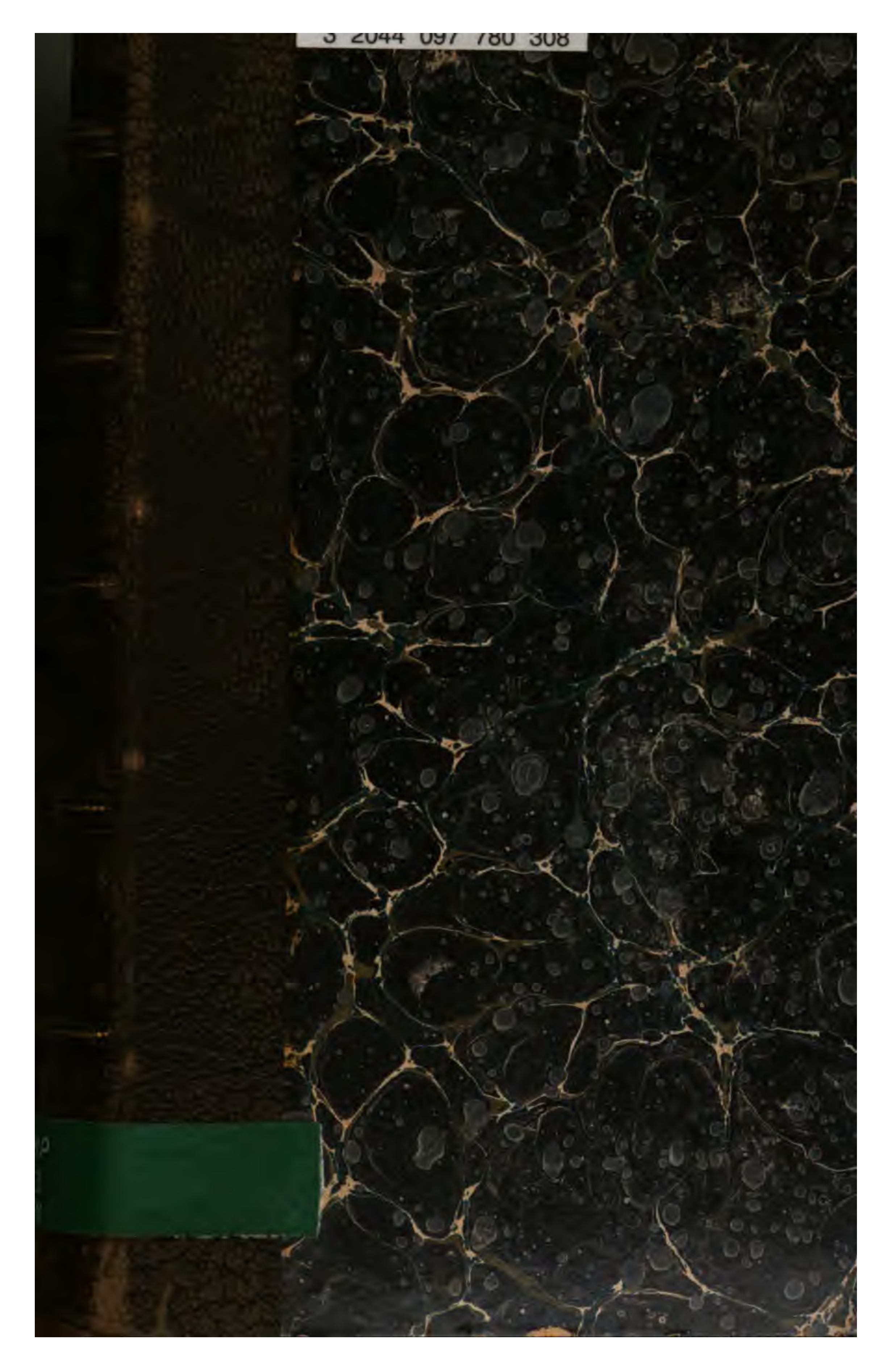
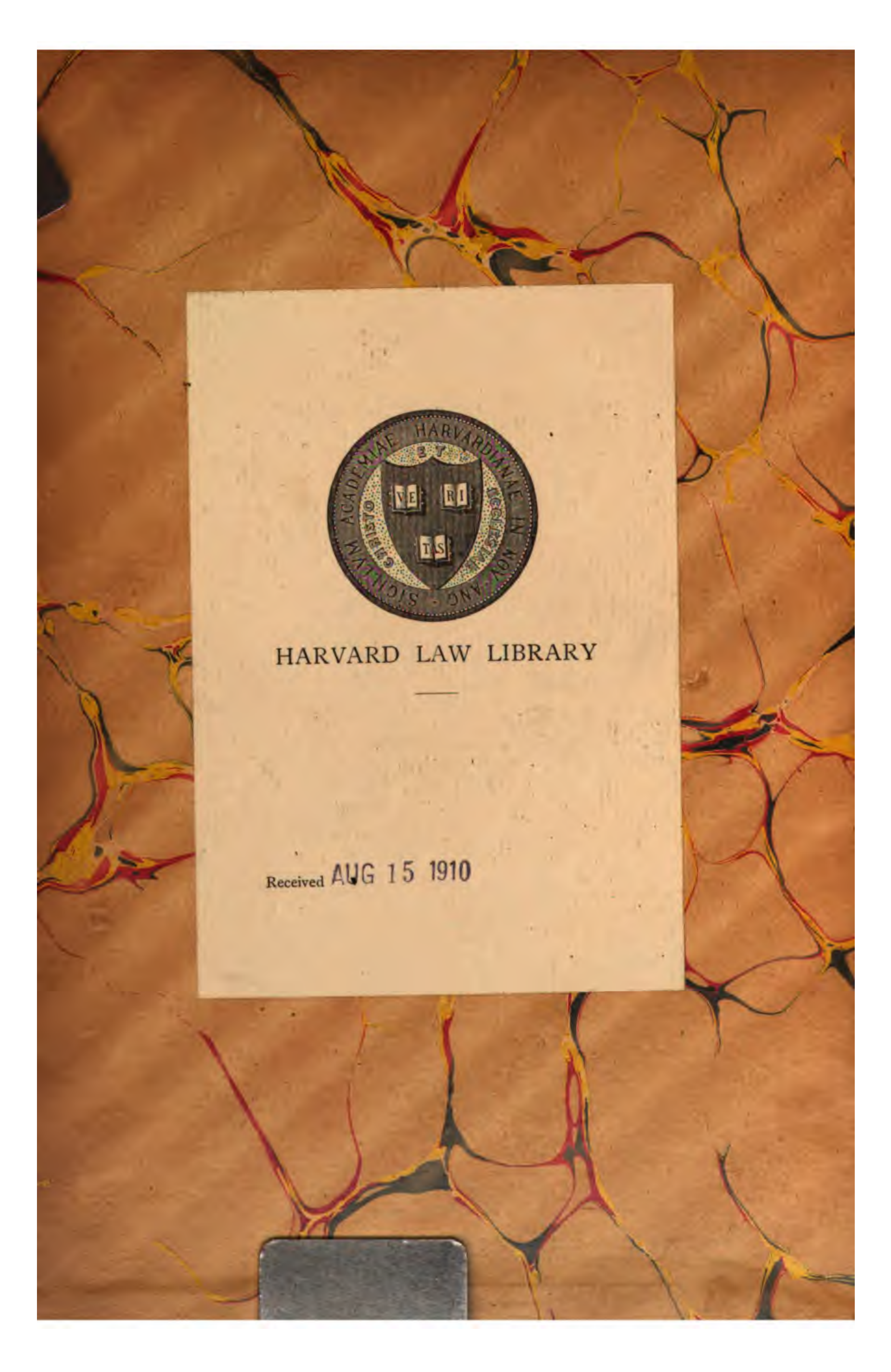




ACADEMIAE HARVARDIANAE IN NOV ANG
SIGILLVM
CHRISTO ET ECCLESIAE
VE RI TAS



Belgium

76

Principes

de

Droit Maritime

Comparé

Principes de Droit Maritime Comparé

Par

LÉON HENNEBICQ
AVOCAT
A LA COUR D'APPEL DE BRUXELLES
PROFESSEUR
A L'UNIVERSITÉ NOUVELLE

avec un Commentaire
de la loi maritime belge
et un Appendice
contenant la loi
sur les Lettres de Mer
du 20 septembre 1903



Ire Partie : LE NAVIRE

Préface par EDMOND PICARD
Avocat à la Cour de Cassation, Sénateur

BRUXELLES
Vve Ferd. LARCIER, Éditeur
26-28, rue des Minimes

PARIS
A. PEDONE, Éditeur
13, rue Soufflot, 13

1904

FOR TX

H

PRINCIPALES ABRÉVIATIONS

EMPLOYÉES

Ann. lég. étr.	Annuaire de législation étrangère.
B. J.	Belgique judiciaire.
C. P. O.	Civilprozessordnung.
DE BUSSCH.	De Busschere. Codes de traités intéressant la Belgique.
D. P. ou P.	Dalloz périodique.
J. D. I. P.	Journal de Droit international privé.
J. Havre.	Jurisprudence du Havre.
J. d. T. ou *J. T.*	Journal des Tribunaux.
J. P. A. ou *J. A.*	Jurisprudence du Port d'Anvers.
J. P. O.	Jurisprudence du Port d'Ostende.
L. H.	Loi hypothécaire.
M. Sh. A.	Merchant Shipping Act.
N. Rev. hist. de dr. fr. ou *N. R. H. D. F.* ou encore *N. R. H.*	Nouvelle Revue historique de droit français et étranger.
N. B.	Nyssens et de Baets. Travaux préparatoires au Code de commerce belge.
Pand. B.	Pandectes belges.
Pand. pér.	Pandectes périodiques.
Pas.	Pasicrisie belge.
R. I. D. M.	Revue internationale du Droit maritime.
R. S.	Revised statutes.

PRÉFACE

Il est difficile de faire lire une Préface. On se méfie de ce hors-d'œuvre qui n'est, souvent, qu'un encombrement sur le seuil d'un Livre. A peine, si elle est courte, peut-elle modifier cette disposition défiante.

Je serai donc court, quoiqu'il s'agisse d'une Œuvre dont la conscience, la vaillance et l'originalité méritent d'abondantes louanges.

Elle émane d'un jeune Avocat (au Barreau nous qualifions « jeune » même l'homme fait), faisant partie du groupe de récents venus qui subissent (ah ! la joie qu'on ressent à les voir !) l'extraordinaire poussée des transformations contemporaines, agissant (telle une vague de fond, subite et irrésistible) et travaillant dans le Droit, ce trait puissant de la physionomie des Peuples, comme dans tous les autres compartiments de l'activité infatigable de

notre Race Européo-Américaine. Élevés dans l'atmosphère, qui commence à rancir, de l'ancienne École juridique longtemps triomphante, ils sont maintenant les fervents d'une autre École où les méditations et les travaux s'inspirent d'une rénovation hardie des formes et des idées.

Léon Hennebicq, parmi les innombrables objets qui se présentent au Jurisconsulte pour subir cette adaptation aux temps nouveaux, a choisi la LÉGISLATION DE LA MER, séduisante par son pittoresque à la fois si romantique et si pratique, et aussi, pour une âme Belge, par l'importance que prend tout à coup, dans les préoccupations du pays entier, cette manifestation du commerce général longtemps reléguée dans nos ports et qui s'y déroulait en une vie locale, par cela même insuffisamment intensive.

Son œuvre apparaît comme la plus considérable accomplie chez nous en cette matière, et parmi les plus importantes accomplies n'importe où.

Je ne puis en parcourir le complet Programme en la série curieusement agencée de tous ses organes. La brièveté que je m'impose m'induit à n'indiquer, parmi les parties saillantes, que celles qui m'ont le plus frappé.

C'est d'abord cette chose fort curieuse, et généralement ignorée quoique si normale quand on y

réfléchit, que l'ancienne Belgique avait un Droit de la mer à elle, réglant, notamment, les rapports et les devoirs des navigateurs et des commerçants qui fréquentaient, par le Zwyn, les ports alors fameux de Damme et de Bruges. Il y avait là un bouquet, maintenant fané et desséché, de dispositions légales et réglementaires, qui est une des origines traditionnelles de notre esprit juridique maritime, alors qu'il est usuel de considérer celui-ci comme une émanation d'un passé exclusivement étranger à notre sol.

Ce fut, du reste, une habitude constante, depuis la reconstitution en 1830 de la Belgique en nation indépendante, de la rattacher juridiquement aux sources françaises. L'annexion par les Révolutionnaires de 1795 avait été si violente et si brutalement systématique, qu'il semblait que tous les liens avec notre propre histoire avaient été définitivement tranchés comme par un coup de guillotine. Le Droit, spécialement, était traité dans nos Universités, dans nos Tribunaux, dans nos Chambres Législatives, en continuation et prolongement de Droit français. C'était, de même qu'en Littérature et en Art, la période d'imitation qui nous valut alors le peu agréable renom de contrefacteurs invétérés.

Présentement, par des efforts persistants, qui surmontent tous les préjugés et toutes les railleries, notre Esprit national, formé au cours de tant de siècles où, malgré des envahissements incessants, notre Belgique revint toujours à la surface et persista dans son existence nonobstant toutes les submersions et les adultérations étrangères, nous avons reconquis notre conscience nationale. Avec elle est revenu le besoin touchant et salutaire de nous rattacher à nos origines.

Ce n'est que lorsque, dans l'étude, l'enseignement et l'enrichissement évolutif de notre Droit, cette tendance sera générale, claire, pieusement suivie par les professeurs, les magistrats et les législateurs, que nos Lois prendront l'harmonie, la souplesse et l'exacte adaptation aux masses et au Caractère du Pays qui sont les qualités maîtresses d'une législation conforme à la Nature, à l'Histoire et aux besoins sociaux. Notre passé juridique, admirable trésor, n'a pas été suffisamment fouillé, ou, du moins, relié à notre présent. Il importe que vers lui se tournent les esprits qui entrent dans la vie sociale belge afin d'éviter les ridicules mécomptes des systématiques qui prétendent tout extraire de leur cervelle.

Léon Hennebicq me semble avoir cette menta-

lité heureuse qui, insensiblement, devient celle de tous les jeunes hommes de son temps.

A un autre point de vue, et par un phénomène en apparence contradictoire, il tient largement compte, dans cette matière spéciale du Droit de la Mer, de la Législation des autres peuples à activité maritime, avec une prédilection pour l'unification des règles.

C'est que « le vaste empire de Neptune » tend de plus en plus à n'être d'aucune nationalité, parce que, d'une part, les Européo-Américains le veulent libre et neutre, parce que, d'autre part, les voyages et les transports sur cette route immense, sur le désert des eaux, sont partout presque identiques, soumis aux mêmes nécessités, aux mêmes bonnes et mauvaises aventures. A cet égard, le passé juridique, si respectable dans ses spécialités locales, annonciatrices et germes des lois neuves qui en sortent comme les branches du tronc, comme les feuilles et les fleurs des branches, comme les fruits des fleurs, conserve la valeur d'un renseignement pouvant aider, par la comparaison entre elles des diverses dispositions anciennes, au choix de la meilleure disposition à élever à la dignité de règle moderne unique.

On ne fait plus de bonnes lois sans un attentif

recours préalable au Droit Comparé. Les âmes juridiques des peuples de même race sont à l'état permanent de révélations et de conseils fraternels et réciproques. Certes, dans les domaines où ces différences d'ambiance persistent, les Législations européo-américaines, tout en s'entr'aidant et s'unissant, maintiennent à bon escient la variété dans les nuances; mais quand il s'agit des Océans où le milieu est identique pour tous, n'est-il pas naturel et rationnel qu'elles aillent vers l'uniformisation totale?

Parmi ce labeur juridique universel où s'accumulent les efforts des générations successives travaillant, à travers les âges, « comme un seul homme qui vivrait toujours », selon la grande et belle image de Pascal et de Cicéron, la place de la Belgique, maintenant comme autrefois, est honorable et sa participation efficace. Par son travail personnel comme par ses révélations sur notre passé, le Livre de Léon Hennebicq le manifeste, et, à la lecture, on en ressent un réconfort (mais non pas un puéril orgueil national) parce qu'on se sent ainsi dans un milieu plus actif, plus fécond pour les œuvres, plus riche en forces secrètes et traditionnelles où s'alimente la belle agitation progressive et audacieuse qui, présentement, donne à notre

petite Patrie un remuement si allègre et si sonore dans le monde.

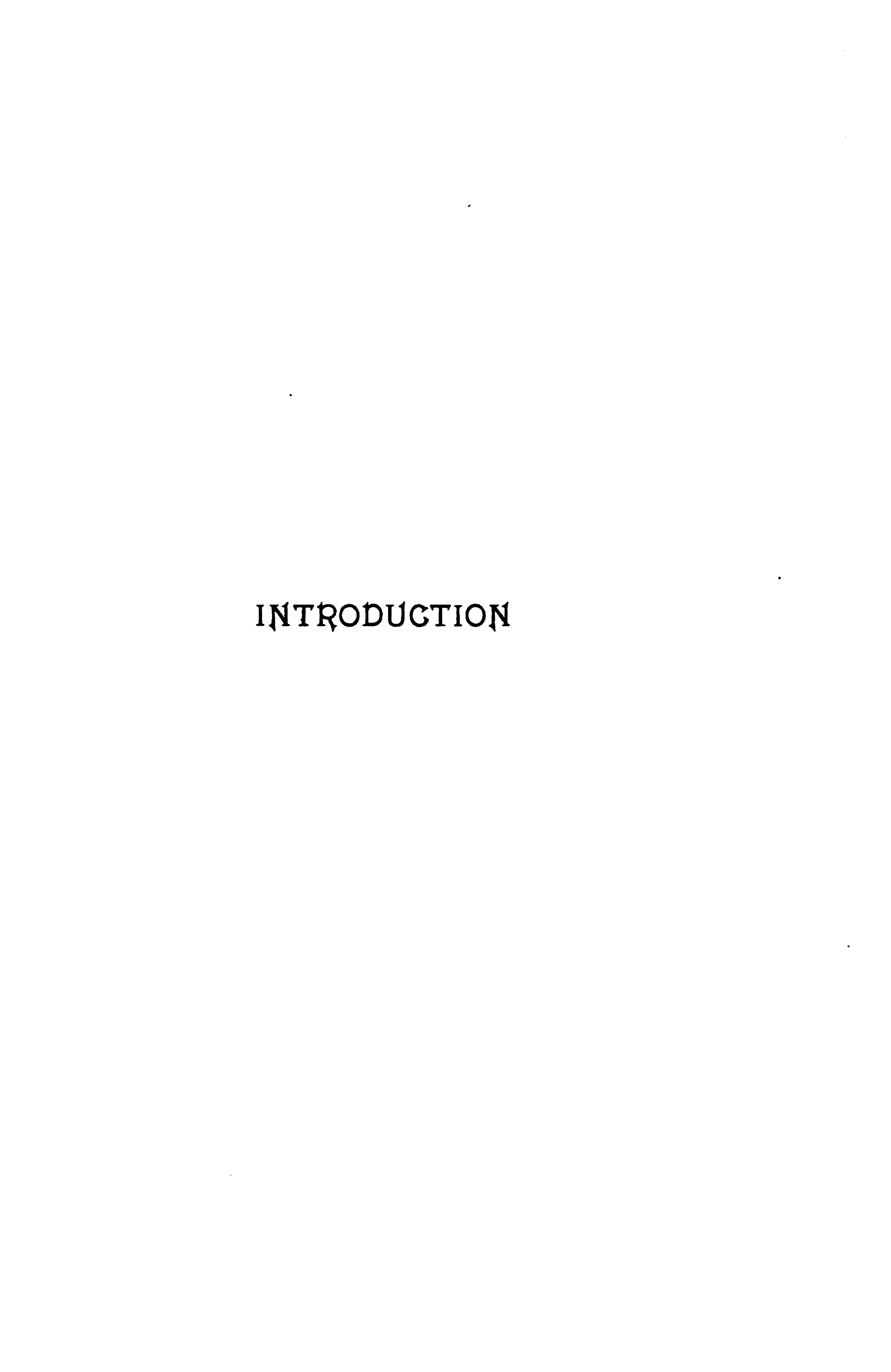
Aimer son Pays, ne pas vouloir étouffer cet attachement sous un humanitarisme vague qui semble le Volapuk du Patriotisme, c'est avoir le sentiment qu'il est sur la terre des lieux où chaque homme, intimement uni au sol et au milieu par des liens ancestraux, peut se développer, agir, accomplir sa destinée, plus complètement qu'ailleurs. Et ceci est une force d'une admirable puissance, surtout quand, se généralisant dans les cerveaux et les cœurs de tous les citoyens, elle se transforme en idées communes qui douent la masse nationale d'un élan global irrésistible. Quel exemple saisissant donne, sous ce rapport, l'Angleterre, si énergiquement et si opiniâtrement anglaise !

L'œuvre de Léon Hennebicq me séduit par ses larges proportions. Mais ces proportions me causent aussi quelque appréhension. Il est difficile de se garer de toute erreur quand il s'agit d'un aussi compliqué voyage. Tous les travaux juridiques actuels sont périlleux par la multiplicité effrayante des Lois, des Doctrines et des Jurisprudences qu'ils doivent consulter et ouvrer. Atlas ploierait sous ce faix colossal ! Plus personne ne peut se vanter, comme Pic de la Mirandole, de tout con-

naître, fût-ce dans les régions du Droit qui ne sont pourtant qu'une province dans l'ensemble de la Science humaine. Quiconque écrit s'expose! Mais il n'y a que ceux qui demeurent inertes qu'on ne peut trouver en faute; sauf la plus coupable des fautes... ou des malheurs : NE RIEN FAIRE!

EDMOND PICARD.

17 novembre 1903.



INTRODUCTION

I. — DÉFINITION ET DIVISION DU DROIT MARITIME

1. *Qu'est-ce que le droit maritime?* On entend par *Droit maritime* l'ensemble des rapports juridiques qui puisent leur cause dans la mer. Il se divise en: 1° *Droit privé* maritime qui comprend les rapports entre particuliers et se subdivise en droit *commercial* ou *civil* selon que leur but est ou non lucratif.

2° *Droit public et administratif* maritime qui régit les rapports maritimes, soit entre pouvoirs publics d'un Etat, soit entre les pouvoirs publics et les particuliers.

3° *Droit maritime international public et privé* qui traite des rapports maritimes entre particuliers de nationalité différente et entre Etats.

L'objet du présent traité comprend ces trois ordres d'idées, mais l'intention de l'auteur n'a pas été de les exposer avec le même détail. La raison principale en est que la haute mer, soustraite à une souveraineté déterminée, n'est pas un territoire qui relève d'une loi nationale.

Le droit privé maritime et spécialement le droit international privé y a une part prépondérante. Les conflits de

lois n'y sont point amortis par l'existence d'une souveraineté. Le droit des gens, d'autre part, demeure au premier chef un droit de conflits armés. La navigation commerciale, qui se développe surtout dans la paix, n'y est soumise que d'une manière secondaire.

Telle est la raison pour laquelle ces principes de droit maritime ont pour premier objet la comparaison entre les législations maritimes et leurs conflits.

Le droit belge y intervient ensuite. A côté de la haute mer, il y a le territoire avec les droits des nationaux et des étrangers. La loi de 1879, amendant le Code de commerce français de 1807, en est le centre. La forme du commentaire a paru la plus propice à un exposé de cette partie du droit national.

Quant au droit public et administratif maritime, il est en Belgique dans un état d'infériorité, de souffrance et de confusion dont il importe, dans l'intérêt du pays, de sortir à bref délai. Les points de comparaison qu'on trouvera plus loin entre la Belgique et les autres nations auront peut-être, l'auteur l'espère au moins, l'utilité de montrer par la différence avec l'étranger tout ce qui reste à réglementer chez nous.

II. — APERÇU HISTORIQUE

§ 1er. — Coup d'œil sur l'ancien droit maritime.

2. — *Préambule.* — Cet aperçu historique se borne à quelques renseignements sommaires et généraux. Pareille matière, une des plus intéressantes qui soient, appelle une étude spéciale et approfondie. La concision où nous sommes contraints de nous maintenir ne nous empêchera point d'ajouter en tête de chacune des institutions juridiques qui seront commentées dans cet ouvrage, quelques notes complémentaires sur leur origine et leur histoire spécialement au point de vue de l'ancien droit de nos provinces qui du XIIIe au XVIIe siècle, ne le céda ni au droit méditerranéen, ni au droit hanséatique.

La mer a toujours été le grand chemin d'expansion des peuples. Les Indiens, les Egyptiens et les Babyloniens étaient déjà des navigateurs.

2bis. — *La Grèce.* — La civilisation des îles, plus communément appelée civilisation mycénienne, fut le centre d'une vie maritime intense, dont les Phéniciens absorbèrent momentanément la puissance, et qui ressuscita avec l'efflorescence de la colonisation hellénique.

Rhodes la personnifia au point de vue juridique. Cette cité importante a donné, de même qu'Oléron ou Wisby, au moyen âge, son nom à tout un ensemble d'usages et de traditions dont il ne reste que des souvenirs (1).

Du droit d'Athènes qui fut un des éléments de cet empire, et en posséda un instant l'hégémonie, nous avons conservé, par des plaidoyers, quelques vestiges (2), mais nous n'avons rien recueilli du droit alexandrin.

3. — *Rome*. — Les Romains ne s'intéressèrent aux entreprises maritimes que fort tard, mais, sous l'Empire, les relations par mer se multiplièrent et le Digeste résume, par une série de dispositions célèbres, à propos de la matière des contrats, une partie de cette tradition maritime (3).

Le droit grec de Byzance ne fait qu'amplifier ces dispositions.

Le texte du cinquante-troisième livre des *Basiliques*, spécialement consacré au trafic par mer, est malheureusement perdu, mais son contenu, au moins en abrégé, est néanmoins, notamment par la *Synopsis major* (4), parvenu en partie jusqu'à nous.

Le *Droit maritime des Rhodiens* date de la même époque. C'est une compilation, qui, à en croire les rédacteurs, remonterait à Tibère, mais qui réunit, en réalité, des dis-

(1) Cicéron, *Pro lege Manilia*, § 18; — Strabon, livre XIV, ch. 77, § 4; — L. 9. Dig. *De lege Rhodia de jactu*.

(2) Sur le prêt à la grosse, Beauchet, *Histoire du droit privé de la République athénienne*, t. IV, p. 272; — Pardessus, *Us et coutumes de la mer*, ch. II.

(3) Dig. lib. XIX, titre 2, *Locati conducti*; lib. XLVIII, titre 12, *De lege Julia de annona*; lib. L, titre 11, *De nundinis*; lib. XIV, titre 1er, *De exercitoria actione*; lib. IV, titre 9, *Nautæ, caupones, stabularii ut recepta restituant*; lib. XLVII, titre V, *Furti adversus nautas caupones, stabularios*; lib. XXII, titre 2, *De nautico fœnore*; lib. XIV, titre 2, *De lege Rhodia de jactu*; lib. XLVII, titre 9, *De incendio, ruina, naufragio*.

(4) Pardessus, *Us et coutumes de la mer*, ch. V, p. 159; — Id., *Collection des lois maritimes*, I, p. 179.

positions et usages disparates, en honneur dans une partie du trafic méditerranéen du Bas-Empire.

*
* *

4. — *Italie du moyen âge.* — Durant la période barbare, les résumés de droit théodosien contiennent quelques fragments de droit maritime. Seules les parties de la Méditerranée en contact avec Byzance présentent des documents de droit maritime, tels l'*Ordo et consuetudo maris*, de Trani; le *Capitulare nauticum*, de Venise; la *Table d'Amalfi*, et le *Constitutum usus*, de Pise, qui remontent au XIe et au XIIe siècle.

5. — *Croisades.* — L'époque des croisades amène une expansion maritime des pays du Nord. Outre les corps de droit occidento-levantins, véritable droit colonial des croisés en Orient, et dont les *Assises de la Cour des bourgeois* sont, à notre point de vue, un document essentiel (1), elle détermine la formation de trois corps de droit, géographiquement distincts : le droit méditerranéen, dont le centre est la Catalogne, le droit de l'Atlantique et de la mer du Nord, qui va de Bordeaux en Frise, et, enfin, le droit de la Baltique et de la mer du Nord, ou droit de la Hanse.

La plus grande partie de l'Espagne étant mauresque et le détroit de Gibraltar étant aux mains des Musulmans, Bordeaux et La Rochelle commandaient le transit par terre à travers le sud de la France vers Barcelone et Marseille. Ces deux dernières cités étaient les portes de l'Orient. De même, Bordeaux et La Rochelle, accueillant tout le commerce du Nord, ouvraient les portes de l'Occident.

Rien de surprenant donc à voir naître à Barcelone le Consulat de la mer dont les coutumes de Montpellier et le

(1) Pardessus, *Us et coutumes de la mer*, t. Ier, ch. VII; — Desjardins, *Introd.*, p. 37.

statut de Marseille avaient entre autres déjà préparé l'éclosion (1).

6. — *Consulat de la mer.* — Le *Consulat de la mer* est de première importance pour l'histoire du droit français. C'est une coutume qui fut rédigée au XIVe siècle, à Barcelone, en langue catalane et qui est le centre d'une série d'autres dispositions (2) accessoires. Nous en donnons ci-dessous les divisions essentielles, qui permettent à peine une idée de l'ensemble de l'ouvrage, aussi confus et mal ordonné que plein de solutions ingénieuses (3).

7. — *Rôles d'Oléron et jugements de Damme.* — Les *rôles d'Oléron* l'ont précédé. On entend sous ce titre une rédaction qui remonte, dit-on, à Richard Ier, roi d'Angleterre. Au retour de la croisade, il se serait arrêté à Oléron et aurait fait codifier les coutumes maritimes qui y étaient pratiquées. Dans tous les cas, le Code était en vigueur dès la première moitié du XIIIe siècle.

Oléron est une île du golfe de Gascogne, à l'embouchure de la Garonne. Elle dépendait à cette époque du duché d'Aquitaine qui était possédé par les rois d'Angleterre, tout en relevant de la couronne de France. Guyenne et Aquitaine étaient en rapports fréquents de commerce non seulement avec l'Angleterre, mais avec la Flandre et les

(1) Desjardins, *Introd.*, p. 49.

(2) Desjardins, *Introd.*, p. 68.

(3) I. Obligations respectives du patron, du constructeur et des actionnaires, relativement à la construction et à la vente du navire ; II. Obligation du contremaître, de l'écrivain et des autres employés ; III. Obligation entre le patron et les matelots ; IV. Actes, conventions et obligations relatifs aux affrètements ; V. Chargement, estivage et déchargement ; VI. Commande de navires et de marchandises ; VII. Ancrage de navires en rade, plage ou port ; VIII. Obligations mutuelles entre patrons, chargeurs et passagers ; IX. Des causes qui peuvent empêcher un patron ou un chargeur de commencer ou de continuer le voyage ; X. Voyages de conserve ; XI. Echouements et autres accidents maritimes ; XII. Dommage causé à un navire marchand par des ennemis ou corsaires ; XIII. Obligations respectives des patrons et des intéressés aux navires ; XIV. De l'observation des conventions et de la bonne foi dans les achats et ventes.

Hanses des Pays-Bas et du Nord. Oléron faisait donc partie d'un vaste ensemble économique qui s'étendait de Bordeaux à la Baltique, en passant par Londres et par la Flandre.

Sur la question de la rédaction de ces rôles, la plus plausible de ces traditions veut qu'il y ait eu une Cour maritime à Oléron, mais les récits sont si incertains pour tout ce qui concerne cette question, que nous devons nous borner à en signaler l'obscurité.

Il est tout aussi difficile de se prononcer sur la délicate question de savoir si les rôles d'Oléron sont français ou flamands. A la même époque un texte identique apparaît à Damme, à Westcappelle, à Mude. On lui donne le nom de *Jugements de Damme* (*Vonnissen van den Water Rechten ten Damme in Vlaanderen*. Le *Hogheste Water Recht* de Wisby, dont les Allemands réclament à leur tour la priorité, est de date postérieure.

Sans nous prononcer sur ces problèmes qui mériteraient d'être éclaircis par un historien de notre ancien droit, exposons brièvement ce que contiennent ces trois coutumes, spécialement les jugements de Damme, qui intéressent directement notre pays.

Les rôles d'Oléron, dans leur plus ancienne version française, contiennent vingt-quatre articles (1). A côté d'eux,

(1) Voici les 24 articles des rôles d'Oléron, qui se retrouvent du reste dans les jugements de Damme : 1. Défense au patron de vendre le navire, et cas où il peut emprunter ; 2. Défense au patron de mettre à la voile sans consulter l'équipage ; 3. Du sauvetage d'un navire naufragé ; 4. Du cas où le navire est innavigable ; 5. Obligation des gens de l'équipage de ne pas quitter le navire sans congé du maître ; 6. Du matelot blessé pour le service ; 7. Du matelot qui tombe malade en faisant le service de la nef ; 8. Du jet pour sauver le navire ; 9. Du mât et des ancres sacrifiés pour le salut commun ; 10. Obligation pour le maître et l'équipage de bien décharger les marchandises ; 11. Des pertes arrivées par le mauvais arrimage ; 12. Querelles entre matelots et des matelots avec le patron ; 13. Frais de lamanage ; 14. Congédiement du matelot par le patron ; 15. Du dommage causé par un navire au navire ancré ; 16. Du dommage causé par les ancres d'un navire à l'autre ; 17. Nourriture des

le *Black book of the admiralty* (1) passait encore, il y a quelque temps, pour être un document comprenant dix articles complémentaires des rôles originaux et particuliers à l'Angleterre. Mais, depuis qu'on a retrouvé à Middelbourg, la coutume de Mude qui reproduit le texte des rôles d'Oléron avec les dispositions du *Black book*, il y a tout lieu de croire que ces dix articles sont d'origine flamande (2).

8. — *La Hanse et Wisby*. — Du côté de la Hanse teutonique, les mêmes principes se sont répandus. Déjà en 1240 et en 1254, le statut de Lübeck est riche en dispositions maritimes (3). Le statut de Wisby qui fut rédigé au début du XIVe siècle, est le document le plus complet et le plus important de la ligue hanséatique. Son troisième livre, intitulé *Wisby stadslag van sciprechte* (4), contient vingt chapitres relatifs au droit maritime. Tous ces documents du Nord reflètent des idées analogues à celles qui sont condensées dans les rôles d'Oléron et dans les jugements de Damme,

Mais il ne faut pas confondre le statut de Wisby avec la *compilation de Wisby*. Celle-ci, qui est presque aussi célèbre que le Consulat de la mer, est l'expression de l'apogée commerciale de la Hanse.

matelots; 18. Louage des matelots à la portée ou au fret; 19. Obligation des matelots de ramener la nef au point de départ; 20. Leurs droits au cas de voyage raccourci ou prolongé; 21. Quand les matelots peuvent aller à terre; 22. Des indemnités dues par le chargeur en retard et de leur réparation; 23. Le maître qui a besoin d'argent en route, peut vendre les vins des marchands « pour aver soun estovement »; 24. Obligations du locman qui conduit la nef au port ou l'on doit décharger.

(1) *Black book of the admiralty*, par sir T. Twiss, I, p. 88-131, IV, 130 144.

(2) *N. Rev. hist. de dr. fr.*, 1885, p. 454. Article de M. Pols.

(3) Pardessus, collection III, p. 392. — Codex Livonicus, *Black book*, tome IV. — Dettes des marins, c. 84. — Jet, c. 88 et 152. — Location de navire, c. 97, 106 et 216. — Abordage, c. 131. — Déchargement, c. 137. — Hypothèque, c. 146. — Biens sauvés, c. 226. — Desjardins, *Intr.*, p. 55.

(4) Entre autres le sauvetage, c. IV. — Location de navire, c. V et IX. — Louage des navires en société, c. VIII. — Jet, c. X, XI. — Navires engagés, c. XIV. — Louage des matelots, c. XX. — Pardessus, coll. III, 108. — Desjardins, *Intr.*, p. 78.

Il comprend trois sources principales : le statut de Lübeck, les jugements de Damme et une troisième codification d'origine néerlandaise, croit-on, et connue sous le nom d'*usages des Pays-Bas septentrionaux* qui est postérieur aux deux autres (1). La compilation de Wisby a été rédigée vraisemblablement au début du XV[e] siècle et a été complétée au cours du XV[e] et du XVI[e] siècle par une série de recès (2).

* * *

9. — *Marche vers l'unification et la codification. — L'Amirauté.* — A cette période de formation, toute coutumière, et déterminée uniquement par les relations commerciales dont la Hanse est l'expression la plus étendue, succède une période de codification proprement dite. Les pouvoirs politiques s'en saisissent et d'une part les rois rendent des ordonnances sur la marine, d'autre part ils organisent des juridictions maritimes.

Déjà des consuls maritimes étaient apparus dans les municipalités commerciales de la Méditerranée (3), à Jérusalem et en Flandre. Mais dès Charles V, l'amirauté française voit préciser ses rapports avec la marine marchande (4). En Angleterre, Edouard III institue la Cour

(1) Elle remonte au début du XV[e] siècle et ne doit pas précéder de beaucoup la compilation de Wisby. Elle traite des obligations du chargeur (a. 1), du jet (a. 2 et 3), de la contribution (a. 33 et 34), de la vente des marchandises en cours de route (a. 4 et 5), de la charge nouvelle en cours de route (a. 6), des rapports entre patrons et matelots (7 à 11, 25 à 28), de l'abordage (12, 13, 32), de l'arrivée au port et de l'allègement (14 à 22), du pilotage (23 et 24), des rapports entre armateurs et patrons (29 à 31)

(2) Desjardins, *Intr.*, p. 84.

(3) Charte d'Aigues-Mortes, 1069. Desjardins, *id.*, p. 29. Cour d'Oléron, *id.*, p. 33. Cour de la mer du roi Amauri de Jérusalem (1162), *id.*, p. 37. Consulat de la mer, à Pise, *id.*, p. 39. Domesday d'Ipswich, *id.*, p. 40 (XII[e] siècle). Consuls de Valence (XIII[e] siècle), *id*, p. 47. Bayle de Montpellier, *id.*, p. 49. Consulat de la mer, *id.*, p. 65. Officium gazariæ de Gênes, *id.*, p. 66.

(4) *Id.*, p. 71.

d'amirauté (1) et Richard II l'organise. Leur autorité s'affermit aux siècles suivants par toute une série d'ordonnances (2).

Les Pays-Bas viennent à leur rang, en bonne place. Les ducs de Bourgogne favorisent la marine et en 1487 Maximilien organise l'amirauté (3).

Durant le XVIe siècle, l'édit le plus important en France est celui de 1584. Il réglemente administrativement la marine et prépare les ordonnances du grand siècle (4).

10.— *Les Ordonnances — XVIe et XVIIe Siècle.* — Ces ordonnances ont un caractère nettement administratif et de police protectionniste. Celles de 1601 et de 1651 en Angleterre, celle-ci connue sous le nom d'*Acte de navigation* (5), répondent à l'ordonnance française de 1681, et aux Codes suédois et danois (6) de Charles XI et de Chrétien V (1667 et 1683). Elles avaient été précédées du Code dano-norwégien de 1561 (7), précédé lui-même par la célèbre *Ordonnance* de Charles-Quint de 1551 (8). En Espagne, Charles II publiait, la même année que l'ordonnance française, un *Digeste* du droit espagnol comprenant, au livre IX, le droit maritime (9).

Deux d'entre elles, celle de Charles-Quint, et l'ordonnance française sont pour nous d'un intérêt particulier. Nous examinerons la première plus loin à propos des documents de droit belgique proprement dit.

Le *Code Michaud* de 1629 visait déjà l'administration

(1) Voir le *Black book*, tome Ier.
(2) Desjardins, *Intr.*, p. 95 et s, p. 119 et s.
(3) Groot placaetboek, IV.
(4) Desjardins, *Introd.*, p. 121.
(5) Desjardins, *Inirod.*, p. 157.
(6) Id., p. 160.
(7) Id., p. 117.
(8) Id., p. 111.
(9) *Recopelacion de leges de las Reynos de las Indias.* — Madrid, 1681, par Julian de Paredes. Desjardins, *introd.*, p. 171.

de la marine, mais *l'Ordonnance de* 1681 forme un tout complet et harmonieux qui offre un aspect de perfection et d'équilibre véritablement classiques. Elle compte cinq livres (1).

La *Coutume d'Anvers* de 1609 est également un document très important pour l'histoire du droit maritime (2).

11. — *XVIII° Siècle*. — Au XVIII° siècle l'activité maritime passe aux mains des Anglais. Aussi, tandis que la France arrête momentanément son élan, c'est sous le règne de Georges III que s'élabore le ***Merchant Shipping act*** qui acquerra sa forme actuelle en 1854 (3). C'est également à la fin du XVIII° siècle que les Etats-Unis constituent leur droit maritime (4).

Enfin, c'est en 1722, que la célèbre *Ordonnance de Rotterdam* voit le jour, codifiant le droit maritime hollandais (5) et en 1737 que paraît *l'ordonnance de Bilbao* inspirée de celle de 1681 (6).

12. — *XIX° Siècle*. — Nous en arrivons ainsi au *Code de commerce de* 1808 dont notre loi belge de 1879 n'est qu'une variante et qui est manifestement surannée depuis que la grande navigation régulière à vapeur a pris la place de l'aventure maritime que risquaient les voiliers de moyen tonnage.

Le Code hollandais de 1838 s'inspire largement lui aussi des idées françaises (7). En Espagne, le Code du 30 mai

(1) Ces cinq livres sont : I. De l'amiral, de sa juridiction, et autres objets d'administration maritime. — II. Des gens et bâtiments de mer. — III. Des contrats maritimes. — IV. De la police des ports. — V. De la pêche en mer.

(2) DESJARDINS, *Introd.*, p. 152.

(3) ID., p. 207.

(4) ID., p. 215.

(5) Elle contient : I. des dispositions sur les assurances, et les avaries. — II. Sur l'affrètement, l'équipage, le prêt à la grosse, l'abordage, l'hypothèque des constructeurs. — DESJARDINS, p. 217.

(6) ID., p. 235.

(7) Edition française de Tripels.

1829 succéda à l'ordonnance de Bilbao. Il a été remplacé en 1885 par le Code actuel (1). En Portugal, il date de 1888 (2). Le Code grec n'est guère qu'une traduction du Code de 1808 (3). En revanche, le Code italien de 1882 est une œuvre originale (4), de même que le Code pour la marine marchande de 1877 (5).

En Allemagne, toute une législation est née et son évolution n'a pas encore pris fin (6). La Suède, la Norwège et le Danemark ont procédé à une codification parallèle en 1891 (7). La Russie a refondu en 1893 son Code de commerce (8).

Le grand effort juridique du XIXe siècle demeure cependant celui du droit maritime anglais. Le *Merchant Shipping act*, dernière édition en 1894, n'est pas seulement de grande importance, mais la jurisprudence qui le commente a fait progresser le droit maritime entier.

Il est douteux cependant que le droit anglais puisse prétendre à une expansion considérable. Son autorité juridique ne correspond nullement à son amplitude économique. Il manque jusqu'à présent des conditions d'autorité, de netteté, de clarté, de précision et d'ordonnance qui assurent la prédominance d'un système juridique.

La diversité des lois nationales et le règlement de leurs conflits ont attiré l'attention des jurisconsultes et des gouvernements au cours du dernier siècle. La Belgique a joué un rôle particulièrement actif au cours de ces tentatives d'unification. Nous y ferons allusion dans le chapitre suivant (9)

(1) Trad. PRUDHOMME, 1891.
(2) Trad. LEHR.
(3) Les lois de la Grèce, par PHLOGAÏTIS.
(4) Trad. TUNEL.
(5) Trad. PRUDHOMME,
(6) Trad. JACOBS et OUWERX, 1886.
(7) Trad. BEAUCHET.
(8) Trad. TCHERNONW.
(9) Voy. n° 17.

§ 2. — Le Droit belgique.

13. — *Moyen âge flamand.* — *Bruges.* — Le commerce maritime se développa de bonne heure en Flandre, spécialement à l'embouchure de l'Escaut, sur un des bras du fleuve : le Zwyn. Il répondait à l'efflorescence des municipalités italiennes. Il recueillit les produits des caravanes qui traversaient la Lotharingie ou le sud de la France. Il entretint, par mer, un trafic suivi avec la Baltique, l'Angleterre, le Bordelais, le Portugal. Au XIIe siècle, la Flandre maritime possédait de nombreux navires (1). Philippe d'Alsace est un prince soucieux des intérêts qui touchent à la mer; le port de Damme est son œuvre. Voici en quels termes Guillaume le Breton, poète français, le décrit en 1213, lors de l'entrée de la flotte de Philippe-Auguste dans le Zwyn : « Le port était si large et offrait tant de sûreté, qu'il put contenir toute notre flotte; la situation du port était d'autant plus belle qu'il était battu par une eau tranquille, entourée de fertiles campagnes, et le voisinage de la mer ne contribuait pas peu à lui donner un aspect majestueux. Les richesses du monde apportées là par les navires étrangers surpassent toute croyance. Des masses de lingots d'argent, des amas de laines orientales, de cire, de vêtements, de pelleterie de Hongrie, de grains, de vin de Gascogne, de fer et d'autres métaux et un grand nombre d'autres produits industriels provenant de l'Angleterre ou de la Flandre, étaient réunis à Damme pour en être exportés dans tous les pays, au grand profit des spéculateurs, qui abandonnent, avec un espoir mêlé d'angoisses,

(1) Vanden Bussche, *Relations entre les Flamands et les Portugais*. Bruges, 1874. — Warnkœnig, *La ville de Damme au moyen âge* (*Messager des sciences et des arts*), t. III, p. 457.

leur fortune au caprice du sort (1). » Cet ensemble formait, à cette époque, une des grandes places, si pas la plus grande place de commerce du monde.

On devait appliquer, dans ce rendez-vous cosmopolite de toutes les coutumes maritimes, un droit singulièrement avancé pour l'époque. Celui-ci était rendu par les échevins et le bailli de l'eau et s'appelait *'t Waterrecht*. On en a conservé les principales règles dans un corps de droit qui s'appelle les *jugements de Damme* et auquel on donne aussi le nom de *Rôles d'Oléron* (2). On assigne, en général, la priorité aux Rôles d'Oléron sur les jugements de Damme, mais rien n'est moins certain; si on peut, pour soutenir cette opinion, se fonder sur certains documents, il paraît d'autre part, sans conteste, que l'importance de Bruges et de Damme dépassait de beaucoup celle d'Oléron. Parmi les différentes versions flamandes des jugements de Damme, celle du *Purpuren boeck* de Bruges semble la plus ancienne (3).

Après les jugements de Damme on rencontre, principalement dans les provinces du nord, un dérivé de ceux-ci : *Dat hoochste ende oudtste gotlandsche Waterrecht dat de ghemeene cooplieden ende schippers geordineert ende ghemaeckt hebben tot Wisbuy*. C'est la fameuse compilation de Wisbuy, qui demeurera, même après les ordonnances espagnoles, une des principales sources du droit maritime des Pays-Bas. Mais elle n'est pas seule.

Il faut mentionner également d'autres coutumes, notamment la coutume de Harlem de 1390, où se trouve déjà l'interdiction de saisir le navire prêt à faire voile (4).

(1) A côté de Damme, qui était l'avant-port principal de Bruges, il y avait Mude et l'Ecluse.

(2) Voir n° 7 de l'Introduction.

(3) *Black book of the Admiralty*, p. 303, t. IV.

(4) PARDESSUS, *Coll. des lois marit.*, t. IV, p. 151.

Les Pays-Bas du Nord se constituent, en effet, vers le XIV° et surtout le XV° siècle, un corps de droit où l'on retrouve et la compilation de Wisbuy et les jugements de Damme, et qui porte le nom d'*usages (ordinantie)* ou *ordonnances des Pays-Bas septentrionaux* (1). On appelait aussi cette matière *Waterrecht* ou *Zeerechten*. Parmi les statuts ou coutumes locales, il faut citer le statut d'Amsterdam du 18 août 1527 (2), les ordonnances des 4 et 31 janvier 1598 sur les assurances, l'ordonnance de Dordrecht de 1533, et la coutume de Middelbourg de 1570 (3).

Dans les Pays-Bas du Sud, et spécialement dans la Flandre brugeoise, s'était développé en même temps qu'à Damme, à Mude près de l'Ecluse, *le Tribunal de l'eaue*, ou *Waterrecht*, qui forme un embryon très intéressant de droit maritime national (4) sur la base des jugements de Damme.

(1) PARDESSUS, t. IV, *Coll. des lois marit.*

(2) *Handvesten van Amsterdam* (1748), t. II, p. 541.

(3) PARDESSUS, *idem*; DESJARDINS, p. 109, *Black book of the Admiralty* de Sir T. TWISS, p. 417 et introd., CXIV.

(4) *Anc. coutumes de Belgique, quartier de Bruges*, 1891, p, 293. *Coutume de Mude*. APPENDICE. 1. Copie des rôles d'Oléron, extrait du *Purpuren boek de Bruges*; 2. Waterrecht de Mude, 1509, 1510, 1535; 3. Documents relatifs à la pêche; 4. Hoftvonnesse van der Mude ende Waterrecht, 1551, 1553 (voir, pour la saisie des navires, l'Introduction à cette coutume, p. 245); *id.*, *Quartier de Bruges*, 1875. Privilège de Bruges de 1477. Saisie de navire, p. 103, année 1452. Assurances maritimes, p. 104, 24 septembre 1444 et s. Annexion de la Waterrecht, 1565, p. 395.

Voici, sur le *Waterrecht* de Mude, deux documents intéressants, d'une part des extraits de la législation d'alors sur la compétence du Tribunal de l'eaue, ensuite un jugement de ce tribunal :

I. — *Kueren, ordonnancien ende statuten van der stede van der Mude ende Waterrecht, van ouden tijden ghemaect bij burchmeesters, scepenen ende den bailliu der zelver stede.*

XI. — Item, dat niemand wet nemen mach van eeneghen goede dat jut Zwin licht, also langhe alst der jn es, noch van andren zaken die dan Waterrecht anghaen; of ten waere bij den bailliu van den watre ende voor scepenen van der Mude; vp de boete van vj l. par., bij begrijpe van den heere of bij bedraghe, also dickent als gheviele ende het bevonden worde metter goeder waerhede. (Disposition donnant

14. — *Les ordonnances du XVI*[e] *siècle*. — L'unification des Pays-Bas, la concurrence que rencontre le commerce flamand, les difficultés et les guerres de la maison d'Espagne amènent la nécessité d'une réglementation. On constate, dans le droit belgique, de même qu'en droit français, une tendance à l'unification du droit dans toutes ses branches.

compétence aux échevins de Mude sur toutes contestations relatives aux biens qui sont dans le Zwyn et autres objets de la compétenee du *Waterrecht*.)

XIJ. — Item, zo wat meester van scepen, ondboden wesende voor scepenen jn cameren jeghens zijnen scipmannen, of scipman jeghens zijnen meestre, of deen scipman jeghens den andren omme gheschil dat zij hebben zullen moghen van hueren, van voerijnghen, van verligghelde, van verseilghelde, van priemghelde ende van ghelijcken zaken anghaende den zee rechten, daerof den heesch ghedraghen zal xxx s. gr. of der beneden, ondsegghende ware recht ende wet te nemene jn cameren voor scepenen voorseijd, verbueren zal telker waerf, dat hij dies wedersegghende zal zijn, de boete van vj I. par. (Disposition donnant aux dits échevins connaissance des contestations entre marins et maîtres ou capitaines.)

XIIJ. — Item, dat van nu voordan zo wat meester van scepe, scipman of bootsman, die ondboden zijn jnt berecht voor scepenen van der Mude, ende ten derden ghebode niet commen zal, ende de bode van scepenen verclaerst, dat hij den ghuenen die also ontboden zal zijn, eens ten minsten jn persoone ghesproken zal hebben, datmen dan den ghenen jeghens wien zule ondboden heift gheweist, wet doen zal vp zijnen eedt toter somme van xxx s. gr. of der ondre. (Disposition sur la citation en justice et le défaut de comparaître) (*).

LXXXJ. — Item, dat van nu voordan niemende wie hij zij gheoorloven zal met eenegherande scepen, tzij; pleijten, huedescepen, barcken, vletscepen, houcxboots, gheboeijde booten, schuuten noch andere, hoedanich die zijn of ghenaemt wesen moghen, te ladene of te doen ladene vut enneghen scepen, nichtemeer jnlandsche dan vremde, wien die toebehooren moghe, tzij; Oosterlinghen, Spaengnaerden, Portugaloisen, Cecilianen, Vencitcianen, Lucoisen, Genevoisen, Ytalianen, Fransoisen, Ynghelschen, Scotten, Bertoenen, Brabanders, Vlaminghen, Hollanders, Seelanders of anderen, van wat niet of conditie die zijn of wesen moghen binnen den Zwene, jnde jurisdictie vander voorseijder stede vander Mude ende Waterrecht ter Sluus, van buuten daer jn arriverende, commende of wesende eenich coopmans goet, omme dat elders te transporterene ende vervoerne, bij daghe noch bij nachte of teeneghen tijde dat zij, dan ten rechten van den steden van Brugghe ofte Damme, elc alzoverre als hem den upslach van dien toebehoordt ofte die vermach; zonder alvooren daerof de kennesse te doene den bailliu vanden watere ofte den clerc ende bewaerdere vanden stapelrechte vander voorseijder stede... (Les bâtiments de l'espèce indiqués dans l'article ne peuvent alléger d'autres navires étrangers ou

(*) Coutume des Pays et Comté de Flandre. Quartier de Bruges, t. III, p. 300.

Une tradition (1) veut que, sur la demande des habitants de Bruges, en 1310, le comte de Flandre permit, dans cette ville, l'établissement d'une chambre d'assurance par laquelle les négociants puissent faire assurer leurs marchandises exposées à des risques sur mer, d'autre part,

nationaux et les transporter, sans l'intervention du bailli de l'eau et sous réserve des droits de Bruges et de Damme.)

II. — *Hooftvonnessen van der Mude ende Waterrecht.*

Jan Weytemoet, die zende i scip in Oostlant bi der zouter zee met eenen man, die meester was van den scepe, en hi adde dat tsier an tscip.

Ende het gheviel, dat die man, die stcip adde, in Oostlant zijn goed ende zijn ghelt verdobbelde, ende hi vercochte dat scip ennen Oosterline, ende hi gaffer gifte of voor scepenen van dhave, ende daer of nam hi eenen scarte, die dat scip cochte ende hi makede eenen man meester van den scepe ende hi hiet Jan Pateel; ende dat scip dede hi vervrechten ter Sluus.

Doe Jan Weytemoet zijn scip sach in t'Swin, doe dede hijt aresteeren ende men gaf hemlieden wettelcken dineghedach.

Doe toghede Jan Weytemoet, dat dit scip zine was, doet laets uten Zwene zeuilde, ende dat hijt adde ghedoen maken van zijns zelves houte, ende van zijns zelves ijsere, ende met zijns zelves goede.

Ende hierof so boud hi scepenen te informeren met goeder informatie.

Ende Jan Pateel, die toghede, dat dit scip sijn meester gecocht adde ende betaelt met zijns zelves ghelde ende dat hi meester den scepe ghemaect was, ende dat hi met ende met mele up tscip was.

Ende daerof bood hi scepenen te informerene.

Ende omme die reden, dat hi melatich ende melatich was up tscip, ende hi scepenen adde gheboden te informerene met lieden van buten slants, ende dat buudslands gheviel, ende over zee, ende over land, dat die informacie waerdich sculdich was te wesene van informacie van bindslands.

Hierof i beroup.

T Vonnesse. Scepenen dinct recht wesen dat die gone, diet scip dede maken, zijn scip behouden (*).

(Jan Weytemoet avait envoyé un navire dans l'Oostland (pays de la Hanse) avec un capitaine qui possédait le navire. Ce capitaine vendit le navire à un Osterlin (hanséate), qui mit à bord un capitaine du nom de Jan Pateel et envoya le navire à l'Ecluse (Sluus). Quand Jan Weytemoet vit son navire dans le Zwyn, il le fit arrêter et le revendiqua, disant qu'il était de son bois, de son fer et de son bien. Jan Pateel répondit que son maître avait acheté le navire de ses deniers. Les échevins décident qu'ils sont suffisamment renseignés par leur enquête et que celui qui a construit le navire doit le conserver.)

(1) *Chronyk van Vlaenderen*, XL.

(*) Arch. de la ville d'Ardenbourg, Registre intitulé : Bouc met den Knoop, fol. 75.

et qu'il prescrivit diverses lois et formes que les assureurs doivent observer, mais rien n'est venu jusqu'à présent l'appuyer de documents précis.

Déjà sous les ducs de Bourgogne, on rencontre, en 1458 et en 1487, des ordonnances (1), mais l'effort législatif n'apparaît visiblement qu'au milieu du XVI[e] siècle.

En 1549 surgit un véritable Code de droit administratif et privé qui est du plus puissant intérêt.

En ce qui concerne la navigation, la pêche au hareng et au poisson frais, des placards avait été publiés, en 1512, le 29 mai, à Bruxelles; en 1531, le 9 août; en 1535, le 25 mai 1537; en 1539, en 1545, en 1547 (2), mais l'ordonnance de 1549 a une importance bien plus considérable (3). Le premier livre est intitulé : *Toe-rustynghe van schepen* et a pour but d'uniformiser la tenue, l'avitaillement, l'armement et l'équipement navals. Voici les intitulés des principaux articles : *Hoe vele mannen elck schip zal moete up hebben* (Du nombre d'hommes à bord) ; — *Hoe vele ammonitie van oorloghe elck schip zal moeten hebben* (Des munitions de guerre) ; — *Schepen van Spanien* (Des navires espagnols) ; — *Nopende het gheselschap dat de schepen hebben moeten* (De la navigation de conserve) ; — *Hoe de schepen moeten gheladen zijn* (Du chargement des navires); *Twee officiers in de havenen, daar schepen ter zeewrerts af ende anvaeren* (Des commissaires de port et du contrôleur) ; — *Visitatie van de schepen* (Visite des navires) ; — *Den eedt af te nemen vande schippers afvaerende* (Du serment des capitaine et marins) ; — *De sallaris van den officiers ende contrerolleur de visitatie vande schepen doende* (Des salaires des officiers et contrôleur pour la visite des navires ; — *Substitutie van andere als dofficiers*

(1) DESJARDINS, p. 81.
(2) Voir *Placcaerten van Vlaenderen*, I. Antwerpen, Aertssens, 1662, p. 345 et s.
(3) *Id.*, p. 360 et s.

de visitatie niet en connen ghevonghelijck doen (Des remplaçants des commissaires); — *Expeditie van visitatie* (Expédition de la visite): — *Daer questie valt tusschen de visitateurs en de schippers, etc.* (Des dissentiments, etc...); — *Nopende den vrachloon* (Du fret); — *Gheen goeden te moghen laden, etc.* (Des navires étrangers); — *Nopende de bomerie, etc.* (Du fret à la grosse sur navires); suivent alors des dispositions sur les assurances (art. 20 et s.), sur les sauf-conduits, les acquêts à caution, les interdictions relatives à certains pays ennemis, tels l'Ecosse, les lettres de mer, les défenses de laisser monter à bord, les saluts, l'arsenal et les armes, etc.

Le préambule de l'ordonnance motive comme suit cette minutieuse réglementation : 1° on est allé dans des pays lointains avec des navires délabrés, mal construits, mal équipés, mal armés, chacun suivant sa fantaisie ; 2° on n'a pas navigué de conserve, même en temps d'hostilités ; 3° on a emprunté à l'excès sur le corps du navire; 4° on l'a assuré au delà de sa valeur; 5° les chargeurs ont assuré jusqu'au gain espéré; 6° on a chargé sur des navires étrangers gagnés à l'ennemi; 7° on s'est procuré des sauf-conduits de l'ennemi.

Le droit privé n'apparaissait qu'à titre accessoire dans cette ordonnance. L'art. 33 promettait de combler cette lacune. Le chancelier Viglius ne tarda pas à tenir sa promesse. A la suite de la cessation des hostilités avec l'Ecosse, l'ordonnance de 1551 la complète et la modifie.

En voici les principaux objets : *Gheen waeren te voeren in schepen dan toegherust zoo t volgt* (Seuls navires aptes au transport des marchandises); — *Vremde coopman voeren de eenighe waaren met desen landen moeten ghebruncken schepen van zijn landt* (le marchand étranger doit se servir de ses navires nationaux); — *De groote van de schepen vaerende naer Vranckeryck, etc...* (Dimensions des navires allant en France, etc.); — *Wat weerbaere*

mannen elck schip moet up hebben (Combien d'hommes valides doit compter chaque vaisseau) ; — *Wat munitie van oorlog, etc.* (Combien de munitions à bord, etc.); puis des dispositions sur la conserve, la charge, les commissaires de port, des dispositions sur le fret et les assurances comme dans l'ordonnance antérieure. Enfin, des dispositions intitulées : *Zeerechten.*

Voici les titres des dispositions principales (1) : 1. *Dat alle de bootsghesellen moeten heurlieder meester bijstaen, en hem ghehoorsaem zijn* (De l'obéissance de matelots) ; — 2. *Peine van zes guldens van de ghone die heurlieder meester niet en obedieren* (Id. pénalités); — 3. *Meerder straffe als de ong behoorsaeheijt groot es* (Id.) ; — 4. *Vanden lijfue te puniere als tschip in pericle zoude zijn vâ te verdrincken deur de voorseijde onghehoorzaemheijt* (Id. du droit de punir lorsque le navire est en péril par suite de désobéissance) ; — 5. *Die met eenich schip ghegaen zijn moete tselue schip weder brenghen ter gerechter hauene* (Obligation d'aller et de revenir par le même navire); — 6. *Van tzelve* (Id.); — 7. *Van tzelve* (Id.) ; — 8. *Tschip niet te moghen verlaeten deur eenighe fortunen vande zee ofie anderssins* (Obligation de ne pas abandonner le navire) ; — 9. *Dat de bootsghesellen niet en moghen vuten schepen gaen zonder cösent vanden meester* (Défense aux matelots de quitter le navire sans le consentement du maître) ; — 10. *De meester wordt ghelooft up zijn eedt* (Le maître est cru sur son serment); — 11. *Injurien ghezeijt an de schiper, ofte meester* (Injures au maître) ; — 12. *Als den schiper ofte meester andere reijzen annemen wilt voor zijn weder-compste* (Lorsque le capitaine ou le maître veulent entre-

(1) *Ordonnantien statuten edicten ende Placcaerden van Vlaenderen*, t Ier, p. 375. Ordonnantie, statuut ende nieu edict op het faict van der Zeewaert : ende hoe dat alle Cooplieden, Schippers, etc.., Ghegheuen te Bruessele den xix. van Hoymaendt, int jaer M. CCCCC. LI. Kaerle bij ber gratien Godts, Roomschs Keijser, etc...

prendre d'autres voyages avant leur retour); — 13. *V. p. tzelve* (Id.); — 14. *V. p. telzve* (Id.); — 15. *Als de schiper benaut es om an te legghem tot eenighe plaetsen eer bij t'zijnder ontladijnghe ghecommen es* (Lorsque le capitaine craint d'aborder à certaines places [déterminées] avant que son déchargement ne soit effectué); — 16. *Van tzelve* (Id.); — 17. *Als den schiper int wederkeeren wilt laden in eenighe andere plaetsen* (Des escales au retour); — 18. *Als den schiper uut eenighe oorzaecke niet en can zijn reijse beghinne, ofte volbrijnghen* (Des événements qui empêchent de commencer ou d'accomplir le voyage); — 19. *Nopende het eten ende drincken vande bootsghesellen* (Sur le boire et le manger de l'équipage); — 20. *Dat de bootsghellen moete den nieuwen meester dienen ende volgen* (Les matelots doivent suivre et servir le nouveau maître); — 21. *Als de schiper en andere zijn schip overlaet* (Lorsque le capitaine cède son navire à un tiers); — 22. *Als den nieuwe schiper de bootsghezelle niet aenvreden en wilt* (Lorsque le nouveau capitaine ne veut pas accepter l'équipage); — 23. *Ieghens de bootsghezellen twist maeckende ofte gemant quetsende* (Pour cause de querelles qui s'élèvent entre gens de l'équipage et de blessures); — 24. *Van tzelve* (Id.); — 25. *Als yemant zoude van leuende lijfue der doodt ghebroght wezen* (Lorsque quelqu'un a été assassiné [conduit de la vie vivante à la mort]); — 26. *Bwaerenesse vâde mesdadughen* (Des méfaits en général); — 27. *Als de bootsghezellen zieck worden* (Des maladies des matelots); — 28. *Als yemât ghequetst ofte ghedoot wort vechtede ieghens de vijanden ost zee-roouers* (Lorsque quelqu'un a été blessé ou tué dans un combat contre les pirates); — 29. *Als yemant sterft zijn naturelijke doot* (De la mort naturelle); — 30. *De begrauijnghe van de aftyuighen* (De l'enterrement); — 31. *Gheen compositien te moghen doen* (Interdiction de compromettre); — 32. *Niet te moghen*

doenieghens de voorschreuen articlen (Interdiction de faire quelque chose contrairement aux articles précédents); — 33. *Als de mesdadigen ghee middel en heeft om de boeten te betalen* (Lorsque l'auteur du délit n'a pas les moyens de payer l'amende); — 34. *Te zweeren voor tvertreck vanden schipers datzij deser ordonnantie onderhouden zullen* (Obligation pour le capitaine de respecter sous serment cette ordonnance); — *Loon vanden schipper die niet vaeren en can* (Salaire du capitaine qui ne peut naviguer); — 36. *Van tzelve* (Id.); — 37. *Van tzelve* (Id.); — 38. *Van tzelve* (Id.); — 39. *Van tzelve* (Id.); — 40. *Den loô als eenich schip niet en can zijn reijse vulcommen* (Du salaire lorsqu'un navire ne peut achever le voyage); — 41. *Alsser eenighe schade gheleden wort tot ghemeene beneficie van den goeden, moet tzelve goet ghedaen worden, an den gheinteresseerden* (De l'avarie commune); — 42. *Nopende den overloop* (Concernant le naufrage); — 43. *De schipper moet goet doen de schade die de bootsghezellen doen* (De la réparation due par le capitaine pour les faits de l'équipage); — 44. *Als de goedijnghen bederfuen zonder schult vanden schipper* (De l'avarie sans qu'il y ait faute du capitaine); — 45. *De schipper naer dien zijn heurlieder loon zullen ontfaen hebben moeten heuren reeders goede rekenynghe doen* (Après paiement des hommes d'équipage, le capitaine doit remettre des comptes exacts aux fréteurs); — 46. *Als den schip tander in den gront stoot of schade doet* (Lorsqu'un navire coule un navire, de l'abordage ou de l'avarie causée par un navire à un navire); — 47. *Nopende tdrijuen vande anckers ligghen an heurlieders anckers* (De la dérive sur les ancres); — 48. *Schaede diemen doet an een schip an zijn ancker ligghende* (Du dommage causé à un navire à l'ancre); — 49. *Als een schip ghequetst wort deur het anckeren van een ander schip ligghende up zijnen anckere* (Avaries dues à l'ancre d'un autre navire ancré); — 50. *Als*

den schipper zoude moeten lossen van zijn last (Lorsque le capitaine doit décharger sa cargaison); — 51. *Onderhandenesse vâ deser ordonnancie* (Généralités sur cette ordonnance).

Le chancelier Viglius revisa et remania l'ordonnance de 1551 dans une deuxième ordonnance datée de 1563. En 1570, enfin, fut publiée une ordonnance sur les assurances.

Cette dernière est la source des dispositions analogues du Code danois de Chrétien V (1680), du Code suédois de Charles IX (1750-1770), du Code prussien de 1527 (ch. VI) et de 1766; des lois de Riga, titre VII, en 1672, de Hambourg, du Guidon de la Mer et de l'ordonnance de 1681 sur la marine en France. C'est assez dire combien elle est importante (1).

Voici les titres principaux de ces ordonnances : *Vande toerustijnghe van schepen* (De l'armement des navires) ; — *Vande schippers ende cooplieden* (Des capitaines et marchands) ; — *Vanden schiplieden ende huere officieren* (Des matelots et de leurs officiers); — *Van schipbrekijnghe, zee-weerpijn* (Du naufrage, de l'avarie et de la baraterie); — *Van schepen die elcanderen beschadighen* (De l'abordage) ; — *Van schip kueren ende bruecken ende andere zaecken der justicie aengaende* (Des affaires qui relèvent de la justice) ; — *Ordonnantie op de verzekeringhe of asseurantie* (Ordonnance sur l'assurance); — *Teneur van den policen* (Teneur des polices); — *Translaet vanden voorseijden policen int Walsche* (2) (Traduction de la police en français).

15. *Peckius.* — Cette poussée nationale, unificatrice,

(1) Voir le volume relatif aux *Fortunes de mer.*

(2) *Placcaert-Boeck van Vladeren*, Tweeden deel.

Ordonnantie statuyt ende eeuwich edict S'Coninghs ons geduchts Heeren, op t'faict vander Zee-vaertzende hoe dat alle Couplieden, ende Schippers schuldich sijn voort aen haere Schepen toe te nusten... Ghegeven te Bruessele, den lesten octobre M. D. LXIII.

codificatrice, s'accompagne d'un effort scientifique et doctrinal. Les Pays-Bas produisent le premier grand théoricien du droit maritime : Peckius.

PETRUS PECKIUS (Pierre Pecq), né à Zirikzee, fut élève du célèbre Mudée à l'Université de Louvain; docteur en 1553, il succéda à Hopperus dans sa chaire de droit et, en 1562, fut nommé professeur de droit canon, devint membre du Grand Conseil de Malines et du Conseil privé. En 1553, il avait fait paraître un ouvrage sur les legs (1). En 1564, il traita des saisies (2), du testament des conjoints (3) et plus tard des amortissements (4). Un de ses élèves a publié ses Prœlectiones sur les Institutes (5). Comme canoniste, il est aussi célèbre que comme civiliste (6).

Mais son ouvrage le plus important est son traité sur le droit maritime, de 1556. C'est le premier ouvrage sur cette matière. Il comprend un commentaire des Pandectes et du Code sur les titres qui touchent à la navigation maritime (7).

Son autorité fut telle que Vinnius, le grand jurisconsulte hollandais de la période suivante, reproduisit le commentaire de Peckius et l'illustra d'une glose des plus remarquables (8).

(1) *Paraphrasis in legatorum materiam.* Lov., 1553. in-4°.

(2) *De jure sistendi et manuum injectione quam arrestätionem vocat.* Lov., 1564.

(3) *De testamentis conjugum.*

(4) *De amortizatione bonorum.*

(5) *Observationes insigniores ad illustrationem Institut. juris e Peckii prœlectionibus.* etc., 1560.

(6) *Commentarius ad regulas juris canonici,* lib. VI. Lov., 1564. — *Tractatus de ecclesiis catholicis œdificandis et reparandis.* Lov., 1573. — *De continentia clericorum.* Lov. 1644. — *Partitio titulorum utrius que juris,* etc.

(7) *Commentaria ad rem nauticam pertinentes.* — *De incendio, ruina, naufrages rate, nave, expugnata.* Dig. XLVII, Tit. IX. — *De navicularüs sive naucleris publicas species transportantibus.* Lib. Cod. XI. — *Ad legem Rhodiam de jactu.* Tit. II. Lib. XIV. — *De exercitoria actione.* Dig. Tit. I. XIV. — *Ut nautœ, caupones, stabularii recepta restituant.* Dig. Tit. IX, p. IV.

(8) *P. Peckii in Tit. Dig. et Dod. ad rem nauticam pertinentes commentarii. cum notis* ARM. VINNII. Lugd. Bat. *1747.*

16. *Anvers et la Renaissance.* — La rivalité stérile des communes, un protectionnisme aveugle, les guerres, l'insécurité, le déplacement du commerce du monde de l'Italie et de Venise en Espagne et en Portugal, l'audacieuse activité des financiers allemands et des commerçants en épices établis à Anvers (1), et enfin l'ensablement du Zwyn (2), tous ces événements contribuèrent à ruiner Bruges au profit d'Anvers (3). Les ordonnances espagnoles concourent à la grande prospérité de cette métropole, prospérité que les guerres du XVIe et du XVIIe siècle avec les Pays-Bas du Nord viennent tout à coup entraver. Pas plus que l'unification politique, l'unification juridique ne pourra se faire. Cette impuissance apparaît dans toutes les matières du droit. L'œuvre hâtive et trop ambitieuse des ducs de Bourgogne avorte décidément dans les mains espagnoles. Cette prospérité d'Anvers est momentanée et n'a rien de national. Quelle quelle soit, l'expression de cette renaissance maritime passagère se trouve dans les coutumes d'Anvers dites *impressæ* de 1582 et dans celles commencées en 1592 et terminées en 1609, dites *compilatæ* (4).

(1) *Des causes de la décadence du Comptoir hanséatique de Bruges et de la translation à Anvers au XVIe siècle* par ALTMEYER. Trésor national, 1842, p. 108.

(2) *Bruges port de mer* par GILLIODTS VAN SEVEREN. Annales de la Société d'Emulation, 1894, 5e série.

(3) *Hansische Geschichts blätter*, 1876, p. 17, 1875, p. 51.

(4) Coutumes du Pays et Duché de Brabant.—Coutumes d'Anvers dites *compilatæ* (1609). Quatrième partie. — Des Contrats et Obligations et de ce qui s'y rattache. — Ordonnantie. statuyt ende policie ghemaectbijden Coninck onsen alderghenaedichsten Heere, op t'feijt vande contracten vande asseurantien ende verzekerijnghen n dese Nederlanden. Memorie ende Instructie voor Diego Gonzalez Gante, Commis ende administrateur generael totte registratuere vande contracte, instrumenten en policen vande verzekerijnghen oft asseurantien vande coopmanschepen, daer van bijde ordonnantie teghenwoordelicken vuijtgheroepen ende ghepublieeert mentie ghemaect wordt (Mémoire et instruction pour Diego Gonzales Gante, commis et administrateur général pour l'enregistrement des contrats, instruments et polices d'assurance des navires marchands. Ordonnance actuellement publiée et annoncée à son de trompe dont il doit être fait mention).

Voici quels sont les chapitres du titre VIII de la quatrième partie qui est relatif aux chargements de navires :

TITRE VIII. — *Des chargements de navires.* — § 1er. Du capitaine et à quoi il est tenu quant au chargement. — § 2. A quoi est tenu le marchand quant au chargement et au déchargement, et en cas d'accident. — § 3. Du prêt à grosse aventure, et comment et quand le capitaine peut s'engager ou vendre les marchandises chargées. — § 4. De l'avarie, et, premièrement, de l'avarie grosse résultant de naufrages et d'échouement, et quelles sont alors les obligations de l'équipage. — § 5. Avarie grosse provenant de ce qu'on a coupé les mâts ou les câbles, et du jet à la mer ; de quelle manière et dans quelles circonstances on peut le faire. — § 6. Avarie grosse par suite de combat et pillage du navire, et de quelle manière on peut composer des marchandises prises et du navire. — § 7. De l'avarie grosse provenant de pilotage ou d'alléges. — § 8. Du dommage que cause un navire à un autre, et qui est supporté par manière d'avarie grosse. — § 9. Distribution de l'avarie grosse. — § 10. D'avarie simple et commune, et comment le dommage en est réparti. — § 11. Des hommes de l'équipage ou matelots, et à quoi ils sont tenus, de leur salaire, et punition des récalcitrants. — § 12. Comment et quand les matelots peuvent quitter leur service ou en être congédiés. — § 13. Règles concernant la nourriture et la boisson et les autres nécessités, ainsi que la discipline des hommes de l'équipage.

TITRE IX. — *De la société et de la communauté de biens.* — § 1er. De la société de commerce ou compagnie, et jusqu'à quel point les compagnons sont obligés mutuellement. — § 2. Fin de la compagnie et compte d'icelle. — § 3. Communauté sans compagnie.

TITRE X. — *De la commission et du factorat.* — § 1er. De ce qu'il est permis au commissionnaire de faire.

— § 2. Quand et jusqu'à quel point le commissionnaire est tenu du commettant. — § 3. Fin de la commission et recours du mandataire.

TITRE XI. — *De l'assuré.* — § 1er. Ce que l'on peut faire assurer ou non, et combien. — § 2. Comment et de quelle manière on peut se faire assurer. — § 3. Du prix, salaire ou prime de l'assurance et de la ristourne. — § 4. Des pertes auxquelles les assureurs sont tenus. — § 5. Quand commencent et finissent les risques d'avarie. — § 6. Recouvrement de pertes ou dommages par manière d'avarie. — § 7. Du recouvrement d'avarie par délaissement des marchandises. — § 8. Procédure, et quels documents et attestations y sont nécessaires. — § 9. Assurance sur le corps et quille du navire, de bomerie et semblables.

On voit que ces dispositions touchent au droit maritime tout entier. Leur importance est considérable. Elles constituent avec les ordonnances de Charles-Quint et de Philippe II la base de notre droit national ; il est à regretter qu'on ne s'y reporte pas plus fréquemment et qu'on persiste à rattacher notre loi de 1879 au Code de commerce français dont le droit, pour être analogue au nôtre dans de nombreuses dispositions, ne se rattache cependant pas à la même tradition.

17. — *Les Pays-Bas du Nord.* — Au XVIIe siècle, l'activité maritime se transporte dans les Pays-Bas scissionnaires et les assurances en forment l'objet principal. Les ordonnances de Middelbourg du 30 septembre 1600, de Rotterdam en 1604, d'Amsterdam en 1599, 1606, 1610, 1614, 1620, 1621, 1626, 1682, 1688 et 1695 concernent spécialement cet objet. Celles du 13 novembre 1655 et 14 juin 1666 touchent les avaries, et celle du 16 février 1641 se rapportent au tribunal maritime. A Rotterdam, le 16 mars 1655, on règle de même devant juges spéciaux, la

procédure et les obligations des gens de mer (1). Durant tout le XVIIIe siècle, cette effervescence juridique se maintient avec une abondance remarquable.

Quant aux Pays-Bas du Sud, leur situation incertaine ne leur permet guère de progresser. Le droit français les influence de son prestige. Désormais, ils vivront dans l'orbite de l'ordonnance de 1681 et plus tard du Code de commerce français.

18. — *Le XIXe siècle.* — La puissante codification napoléonienne domine le XIXe siècle. La Belgique, aux trois quarts française, ne pouvait échapper à une aussi formidable influence. Le droit français l'imprègne au point de vue maritime, comme il la baigne à tous égards. La loi de 1879 s'en dégage par des détails seulement. A l'heure actuelle, nous n'avons pas encore de législation propre.

Le droit anglais, et dans ces dernières années, le droit allemand commencent cependant à agir à leur tour. Enfin, on se préoccupe de doter la Belgique d'une marine marchande et d'un droit plus soucieux du pavillon national.

Mais, quoiqu'elle soit pour la plus grande part, en espérances, la contribution de notre pays à l'histoire et au développement contemporain du droit maritime n'est pourtant pas négligeable. Son mérite extrême est d'avoir eu l'initiative de chercher des remèdes aux conflits des lois commerciales et de réunir des congrès dont les plus célèbres sont ceux d'Anvers en 1885 et de Bruxelles en 1888. Il est le siège enfin du Comité maritime international (2).

Enfin, parmi les œuvres scientifiques dues à des juris-

(1) DESJARDINS, p. 147 et s. ; JEAN-PIERRE RICARD, *Le Négoce d'Amsterdam*. — VAN DER HOEVEN, *Nederlandsche Jaarboeken*, III, p. 487.

(2) Le *Comité maritime international*, fondé en 1896, a tenu plusieurs assises à Bruxelles, Anvers, Paris, Londres et Hambourg. Parmi les principales questions soulevées et discutées devant lui, citons la Responsabilité des propriétaires de navires, l'Assistance maritime, la Compétence en matière d'abordage, etc.

consultes, il faut signaler le livre de V. JACOBS, intitulé *Le Droit maritime belge* et les nombreux et précieux articles sur le droit maritime parus dans les *Pandectes Belges* d'EDMOND PICARD.

Parmi les œuvres utiles de pure compilation, le tome IV de l'Encyclopédie du droit commercial belge de BELTJENS, consacré au Code maritime, et les *Jurisprudence du Port d'Anvers* et *du Port d'Ostende* méritent une mention.

III. — DU DROIT INTERNATIONAL MARITIME (1).

§ 1er. — Droit international privé.

19. — *Y a-t-il un droit international privé? Notion du droit comparé.* — L'affirmative est certaine. Il existe indiscutablement un certain nombre de règles communes aux droits nationaux, mais il a été de mode d'exagérer leur importance. En cette matière comme en droit des gens, ou en droit international privé, les idées nationales reprennent le dessus. Le droit comparé l'emporte. Ainsi Westlake, Maclachlan, Böyens vont jusqu'à nier l'existence de tout droit commun en matière maritime (2). Dans ce système

(1) *Bibliographie* : Etudes sur le droit international privé maritime, par C. Lyon-Caen, *Journ. droit intern. privé*, 1877, p. 479 et s.; 1882, p. 241 et s.; p. 488 et s.; p. 593 et s. — Fiore, La nave commerciale nei suoi rapporti col diritto internazionale. — Legge, 1882, n° 2 ; Wautrain Cavagnari, Dell' efficacia del diritto di pegno o d'ipoteca sulla nave secundo il diritto internazionale. Gênes, 1882; Moraud, Des conflits de lois en matière d'hypothèque maritime (Thèse), Paris, 1888. — René de Bévotte, De la règle *locus regit actum* et du conflit des lois relatif à la forme des actes en droit maritime, Paris, 1895.

(2) Court of appeal, 1882, Law., *Rép. prob.* VII, p. 137 ; «The general maritime law as administred in England is in other words the english maritime law.»

qui est conforme à l'organisation judiciaire positive, les règles du droit international n'existent que pour autant qu'elles s'accordent avec la compétence des juges. Ainsi, la loi du pavillon n'aura de valeur pour un juge allemand que dans la mesure où elle pourra lui être utile dans la solution des conflits que le droit allemand ne tranche pas. C'est, au fond, l'idée prétorienne du *jus gentium* qui n'intervenait dans la Rome antique qu'en dehors du droit civil. Elle est positivement exacte. C'est la notion du *droit comparé*.

Mais elle n'exclut nullement la possibilité de règles internationales supérieures qui existent, soit positivement, par exemple le règlement des abordages, soit naturellement par le fait de l'identité des règles juridiques appliquées dans chaque nation. Il ne s'agit plus dans ce cas de droit comparé, mais de *droit international*.

20. — *Le conflit des lois*. — C'est une matière qui doit être distinguée et du droit comparé et du droit international privé. Le droit comparé expose quelles sont les solutions des législations particulières sur une même question. Le droit international privé traite des principes uniformément reconnus par l'ensemble des nations européo-américaines et résultant soit d'usages, soit de traités.

Le conflit des lois occupe entre les deux une situation intermédiaire. Il vise à concilier les divergences entre les législations. De là ses rapports avec le droit comparé. Il crée un *modus vivendi* entre elles. Chacune des solutions obtenues ne dépasse pas l'espèce qu'elle concerne, mais cependant, pour amener une solution, il a fallu recourir à un principe international. De là ses rapports avec le droit international privé.

21. — *Historique du conflit des lois*. — Nous n'examinerons pas, même en quelques mots, les conflits des lois dans le monde antique. Le milieu est à cet égard si différent du

nôtre que nous pourrions difficilement le rattacher à la civilisation moderne.

Si nous nous bornons à l'époque qui suivit la chute de l'Empire d'Occident, nous trouvons un principe international applicable à la solution des conflits et qui demeure incontesté durant plusieurs siècles, c'est celui de la personnalité des lois. Le droit suit le sang. Le Franc suit la loi franque, le Wisigoth observe le *Liber judicum*, sa loi barbare, le Romain obéit au droit de Théodose.

Ce système dura plusieurs siècles. Dès avant les croisades, apparaît fortement constitué le système féodal qui substitue la territorialité à la personnalité et qui dura jusqu'à la Révolution française. L'indépendance du propriétaire du sol remplace l'indépendance du chef de bande. La propriété du sol et la souveraineté politique se confondent. L'adage juridique qui résume cette époque s'exprime en disant : *Les coutumes sont réelles*, c'est-à-dire la loi de la situation des biens règle toutes les relations des personnes.

Les glossateurs firent au XIIe siècle une révolution contre la réalité des coutumes. Ils édifièrent la théorie dite des statuts. Les statuts ce sont les coutumes des républiques italiennes, pénétrées de droit romain et commerçantes. Leurs marchands avaient intérêt à emporter avec eux leur droit, le droit romain, d'où la division des statuts en statuts personnels qui suivent la personne et statuts réels dépendant du territoire et la prédominance des premiers sur les seconds.

La violente réaction des glossateurs vers la personnalité du droit fut suivie d'une école statutaire éclectique admettant tantôt la personnalité, tantôt la réalité des statuts (1),

(1) *Realia quæ res ipsas dirigunt, personalia quæ personas.* — BOULLENOIS, *Traité de la personnalité et de la réalité des statuts*, p. 76, I ; BURGUNDUS, *ad consuetudines Flandriæ* tract. I, n° 1.

et se heurtant en controverses. Le grand jurisconsulte Dumoulin est un personnaliste; d'Argentré tourne au contraire au réalisme. Les jurisconsultes des Pays-Bas sont réalistes, nettement et avec eux la *lex loci* reprend tout son empire.

C'est en effet dans les Pays-Bas que l'esprit local était demeuré surtout vivace. La Belgique d'aujourd'hui est encore communière avant tout. Qu'on juge ce que devait y être, au XVI[e] siècle, l'esprit de clocher ! Tandis que Dumoulin, niveleur, centralisateur et personnaliste, combat, dans l'intérêt du roi, les statuts réels, Bourgoigne, Rodenburgh et les Voet retournent au réalisme le plus accentué. La centralisation des Pays-Bas n'a jamais pu se faire sérieusement.

Jusqu'au XIX[e] siècle, la controverse se poursuit jusqu'à ce que l'Ecole allemande, dont le principal représentant est Savigny, l'ait remplacée par la théorie scientifique du fait jurigène et ait fait dépendre de cet élément créateur du Droit, la solution des conflits.

Ce n'est plus la loi territoriale, le statut réel, qui s'oppose à ce qui dépend des relations des personnes, au statut personnel; tout se rattache au fait jurigène et le lieu où celui-ci se place détermine la loi. La loi de la capacité des personnes dépend aussi du domicile, la loi des obligations du lieu de l'exécution.

La doctrine statutaire était plus vraie parce qu'elle ne faisait pas dépendre la nature du droit d'un seul de ses éléments : son occasion. Le droit n'est pas le quelque chose d'errant, d'occasionnel, et d'imprévu que Savigny représente. Mais cette conception convenait au cosmopolitisme naissant et aux idées générales d'internationalisme qui régnaient dans le droit.

Le système de Savigny s'est heurté au réalisme entêté de la race anglo-saxonne. Story, Philimore, Westlake

rappellent Bourgoigne et Voet. *Statuta suo clauduntur territorio*, dit Story (1). En dehors du territoire il n'y a que la courtoisie, *comity*. Ce système, en faisant contrepoids à l'exagération du premier, a rendu un grand service.

Les auteurs contemporains ont cessé de se cantonner dans ces deux écoles. Ils ont chacun leurs vues particulières, et font de l'éclectisme. Dans leur ensemble ils admettent la personnalité ou la nationalité du Droit (2) et ne font intervenir le principe de territorialité qu'en second ordre et au cas où des questions d'ordre public font leur apparition.

Quant au Droit maritime, il faut cependant se dégager de leur doctrine d'ensemble.

La plupart des jurisconsultes sur les conflits n'ont guère aperçu une vérité fondamentale : c'est que la nature des relations par mer n'est pas la même que celle des communications terrestres. La haute mer n'est en effet soumise à aucune loi. Il en résulte que les conflits sont de véritables conflits pour la solution desquels le principe territorial fait souvent défaut, et qui sont d'une solution bien plus délicate.

Deux remèdes ont été indiqués pour supprimer ces difficultés. D'abord réglementer internationalement la haute mer, c'est-à-dire créer la loi et le principe supérieur qui manquent. Ainsi a-t-on fait pour le règlement international des abordages. Ensuite, pour toutes les matières — c'est presque l'unanimité — où la réglementation par traité manque, on a proposé d'appliquer la loi du pavillon. Le principe est excellent. Il reste, il est vrai, à déterminer quel pavillon gouvernera le conflit et à ce propos les difficultés ne manquent pas.

(1) Story, *Conflict of laws*, § 22.

(2) Laurent, *Droit civil international*. — Weiss, *Traité de droit international privé*, tome III.

Pour les eaux territoriales réapparaissent les statuts réels et l'ancienne controverse; la loi du pavillon se heurte à la *lex loci*, à la *lex fori*, à *l'ordre public*, au principe : *locus regit actum*.

22. — *Qu'est-ce que la loi du Pavillon?* — C'est un principe de Droit international, en vertu duquel le régime juridique applicable est déterminé par la nationalité du navire. Dans ce système les navires sont considérés comme des portions du territoire. Ils emportent avec eux la législation du port d'attache. La loi du pavillon a plus ou moins d'étendue, selon que le navire est en pleine mer, c'est-à-dire hors des limites des lois étrangères, ou qu'il est dans les eaux territoriales d'un Etat. Dans le premier cas elle détermine le régime juridique du navire tout entier, sauf les exceptions tirées du Droit international maritime (1).

Dans le deuxième cas, elle entre en conflit : 1° avec les autres lois nationales; 2° les principes de droit international qui s'en inspirent, c'est-à-dire la *lex loci* et la *lex fori*.

23. — *Qu'est-ce que la « lex loci »?* — C'est le principe en vertu duquel le régime juridique applicable est déterminé par le lieu où se passe le fait qui sollicite cette application. Dans tous les cas où par suite de la naissance d'un fait dans un endroit déterminé, des droits sont nés avec lui, la *lex loci* servira de règle. Elle peut se concevoir à deux points de vue : 1° comme loi du lieu où le fait qui donne naissance au droit s'est passé réellement; 2° comme loi du lieu où le fait, bien que né ailleurs, acquerra son importance juridique. Ainsi la loi du port de destination (*lex loci solutionis*).

24. — *Qu'est-ce que la « lex fori »?* — La législation qui régit le tribunal où une contestation se dénoue peut éga-

(1) Par exemple du Règlement international de 1897.

lement servir de guide. On l'appelle *lex fori*. En général, toutes les fois qu'il s'agit de déterminer le régime applicable aux formes d'une contestation judiciaire, aux règles d'un litige, on suivra la *lex fori*.

Les auteurs de Droit international se partagent entre ces grands systèmes.

25. — *Du principe : Locus regit actum et du respect de l'ordre public.*— Il y a également à tenir compte du principe qui soumet les formalités extrinsèques d'un acte à la loi du lieu où il est passé (*Locus regit actum*) et de celui en vertu duquel, soit des formalités intrinsèques, soit des conditions d'existence d'un droit, sont soumis à l'*ordre public* national du pays où l'exécution du droit est poursuivie.

26.— *Quels sont les principaux conflits qu'on a voulu trancher par la loi du pavillon?* — 1° Les conflits relatifs à la propriété et à l'armement des navires, sauf l'ordre public national et, le cas échéant, le principe *Locus regit actum* (1);

2° Les conflits relatifs à la police des navires, excepté les règles relatives à la circulation dans les mers territoriales et les fleuves, sauf l'ordre public national (2);

3° Les conflits relatifs à la responsabilité des propriétaires de navires sous la même réserve (3);

4° Les conflits relatifs aux abordages en haute mer sont soumis à la loi du pavillon du navire abordé, sauf l'ordre public du pays où le procès est jugé (4);

5° La loi du pavillon du navire assistant ou sauveteur règle également les conditions du secours, et sa rémunération (5), si l'assistance ou le sauvetage ont lieu en pleine mer.

(1) Voir n°s 188 et s., et le chapitre relatif aux conflits des Droits réels.

(2) Voir la première partie, ci-dessous.

(3) Voir le volume consacré à l'armement.

(4) Voir le volume réservé aux fortunes de mer.

(5) Idem.

27. — *Quels sont les principaux cas où on a appliqué la « lex loci » ?* — 1° L'abordage dans les eaux territoriales et en général tout ce qui est relatif aux règles touchant la circulation des navires dans des eaux nationales (1) ;

2° L'assistance et le sauvetage dans les eaux territoriales (2) ;

3° Le contrat d'assurance (*lex loci contractus*) (3) ;

4° Les avaries grosses (*lex locis solutionis*) (4) ;

5° Le contrat d'affrètement (5) (en premier ordre : *lex loci solutionis*. En second ordre, *lex loci contractus*).

28. — *Quelle est la portée de la « lex fori » ? Du principe « Locus regit actum » et de l'ordre public national.* — La *lex fori* régit toutes les questions de compétence et de procédure relatives aux litiges pendants, sauf celles qui se rattachent à l'exécution de droits nés à l'étranger et régis soit par la *lex loci*, soit par la loi du pavillon.

De même la règle *Locus regit actum* intervient pour consacrer toutes les formalites extrinsèques passées à l'étranger.

Mais dans ces derniers cas l'exercice des lois étrangères est soumis à la règle supérieure de l'ordre public qui ne pourra tolérer ni l'exécution de droits, ni la reconnaissance de formalités qui menaceraient les principes essentiels de la législation nationale.

(1) Voir *Contra* : Jurispr. anglaise. Voir le volume consacré aux fortunes de mer.

(2) Voir idem.

(3) Idem.

(4) Jur. allemande : Trib. supér. Hanséatique, 11 mars 1901, R. I. D. M., tome XVI, p. 823.

Jur. française. Bordeaux, 23 nov. 1885, R. I. D. M., II, p. 16; — Marseille, 18 août 1887, *id.*, III, p. 320 ; — Marseille, 21 juillet 1897, *id.*, XIII, p. 118.

(5) Voir *Contra* : Jurispr. anglaise. Voir le volume réservé au contrat de transport.

§ 2. — Droit international public (1).

29. — *Droit international public.* — Le Droit international public maritime qui s'oppose au droit maritime international privé régit les relations entre Etats, ou entre individus qui sont soustraits au droit privé, soit par le droit public national, soit par le Droit des gens.

On le divise en Droit à l'état de paix et Droit de la guerre.

Le Droit à l'état de paix comprend les principaux objets suivants : Régime de la mer territoriale, nationalité, exterritorialité des navires et piraterie, police des mers, police des signaux, de la pêche, police sanitaire, cérémonial maritime, sauvetage et assistance, interventions et représailles.

Le Droit à l'état de guerre comprend les principes de la guerre maritime, la course, la neutralité, la contrebande de guerre, le droit de visite, le blocus, les prises, la procédure des prises.

Nous traiterons du Droit international public à l'état de paix dans un paragraphe terminal de chacune des matières où on le rencontre; le Droit à l'état de guerre fera l'objet d'un appendice à notre traité.

§ 3. — Des navires a l'étranger.

30. — *Nature des navires.* — Les principes qui régissent les navires sont, nous l'avons vu, semi-personnels, semi-

(1) *Bibliographie :* Cauchy, *Le Droit marit. intern.*, 1862. Aperçu historique; — Hautefeuille, *Questions de Droit maritime intern.*, 1868; — *Droit maritime intern.*, par Perels, trad. Arendt, 1884; — *Le Droit public intern. maritime*, par Testa, trad. Boutiron, 1886.

réels. Réels en tant que les navires sont des biens ; ils sont personnels en tant que la nationalité et le pavillon les suivent et les régissent, sans limites sur la haute mer, sous réserve de l'ordre public dans les eaux territoriales, et ce caractère personnel prédominant.

Leur position vis-à-vis des législations étrangères est donc analogue à celle des personnes morales, spécialement des sociétés, et la solution des conflits de lois dépend d'une exacte appréciation de leur nature.

Dans le Droit anglo-américain, l'étranger autrefois n'avait pas ou guère de droits. Le développement des relations commerciales a modifié ces principes. L'étranger, sous le rapport du droit privé, tout au moins, jouit de la plupart des droits patrimoniaux du citoyen, sauf la capacité d'être propriétaire d'un navire britannique (1) et sous réserve des droits qui peuvent résulter des traités de commerce et de navigation. Les sociétés étrangères, personnes morales ou associations régulières, peuvent agir comme telles devant les tribunaux anglais, sauf limitation de leurs droits par la loi anglaise. Un traité des 13 novembre-8 décembre 1882 (2) avec la Belgique, analogue à d'autres actes diplomatiques passés avec d'autres nations, stipule, en faveur des sociétés belges, le droit d'agir dans les limites de leurs droits et d'ester en justice, et les traités généraux de commerce et de navigation entre la plupart des pays et la Grande-Bretagne établissent la réciprocité de pavillon entre navires.

En Amérique du Nord, les Etats-Unis n'ont pas traité les étrangers suivant des principes uniformes. Certains d'entre eux ont gardé l'antique et intransigeant exclusivisme, d'autres ont subordonné les droits patrimoniaux de

(1) Loi de 1884, 7 et 8 vict., ch. 66 ; — Loi de 1870, art. 2 et 14. — *Journal du dr. int. pr.*, 1876, p. 215.

(2) DE BUSSCHERE, *Code de traités intéressant la Belgique*, II, p. 240, n° 395.

l'étranger à des conditions de résidence, ou à une requête en naturalisation, ou ne les admettent que dans une certaine limite. D'autres, enfin, sont plus larges (1). Quand aux sociétés, le régime était, à l'origine, analogue à celui des personnes physiques, mais, depuis quelques années, elles ont été reçues à agir dans toute la République. Les nations qui ont passé des conventions diplomatiques avec elle sont naturellement recevables à réclamer pour les personnes morales constituées sous leurs lois les droits que ces traités leur confèrent. Quant aux navires, le traité du 8 mars 1875 avec la Belgique leur assure la réciprocité (2).

En Europe, il y a trois classes de législations. Les premières subordonnent les droits des étrangers à une condition de *réciprocité diplomatique*. Ainsi font la France, la Grèce et la Belgique. Les secondes font dépendre l'octroi des droits civils aux étrangers d'une *réciprocité législative* ou *de fait*. Ainsi l'Allemagne, l'Autriche-Hongrie, la Suède et Norvège. Les dernières reconnaissent en principe l'égalité des nationaux et des étrangers. Ce sont le Danemark, l'Espagne, l'Italie, les Pays-Bas, le Portugal, la Roumanie, la Russie et les Républiques de l'Amérique latine.

Indépendamment de ces principes généraux, il y a des conventions diplomatiques. Celles-ci ont pour objet notamment la reconnaissance des sociétés commerciales dans les pays contractants. Les traités ont, en effet, reconnu la personnalité du droit des sociétés et l'ont expressément consacrée. Le droit national les suit à l'étranger. Citons les actes suivants : avec l'Allemagne, 26 novembre 1873 (3) ; — avec l'Autriche-Hongrie, 29 novembre-25 juin 1866 (4) ;

(1) Weiss, *o. c.*, t. II, p. 475 et s.
(2) de Busschere, *Côde de traités intéressant la Belgique*. t. II, p. 216, n° 368.
(3) de Busschere, *o. c.*, p. 140, n° 306.
(4) Id., n° 323.

— avec le Danemark, 18 juin 1895 (1); — l'Espagne, 24 novembre 1858 et 31 mars 1894 (2); — Grande-Bretagne, 13 novembre 1862 (3); — Grèce, 2-10 avril 1881 et 25 mai 1895 (4); — Italie, 11 décembre 1882 (5); — Japon, 22 juin 1896 (6); — Libéria, 1er mai 1885 (7); — Luxembourg, 18 novembre-17 décembre 1864 (8); — Mexique, 7 juin 1895 (9); — Norvège, 11 juin 1895 (10); — Pays-Bas, 25 mai 1866 (11); — Russie, 30 novembre-20 décembre 1865 (12); — Suède, 11 juin 1895 (13); — Venezuela, 25 mai 1882 (14); — Suisse, 3 juillet 1889 (15).

En matière de navires, la force des choses a amené le même résultat. Leur personnalité méconnue par les législations nationales apparaît dans les conventions diplomatiques. Citons les traités suivants qui donnent en général aux navires des parties contractantes des droits égaux vis-à-vis soit de la justice, soit du fisc et reconnaissent les pavillons comme suivant les bâtiments et les régissant jusque dans les eaux territoriales : Avec la République Argentine (16), le 18 novembre 1840; — l'Autriche-Hongrie, le 6 décembre 1891 (17), art. 1er et 6; — la Bolivie, 17 août

(1) de Busschere, II, p. 191.
(2) Id., p. 202, 206.
(3) Id., p. 240.
(4) Id., p. 241.
(5) Id., p. 258.
(6) Id., p. 270 et 581.
(7) Id., p. 274.
(8) Id., p. 281 et 282.
(9) Id., p. 289.
(10) Id., p. 299.
(11) Id., p. 320.
(12) Id., p. 400.
(13) Id., p. 415.
(14) Id., p. 433.
(15) Id., p. 419.
(16) Id., p. 156.
(17) Id., p. 159.

1860 (1), art. 8 et s.; — Brême, 11 mai 1863 (2); — Chine, 2 novembre 1865 (3); — Danemark, 18 juin 1895 (4), art. 4 et s.; — Républicaine Domicaine, 10 juillet 1890 (5), art. 2, 7 et 13; — Egypte, 24 juin 1891 (6), art. 1er, 5 et 12; — Espagne, 31 mars 1894 (7), art. 1er, 17 et s.; — Etats-Unis, 8 mars 1875 (8), art. 1er et s.; — France (9), note échangée; — Grande-Bretagne, 23 juillet 1862 (10); — Grèce, 25 mars 1895 (11), art. 6 et s.; — Hambourg, 24 juin 1863 (12), art. 2 et s.; — Hanovre, 8 juin 1863 (13), art. 2 et s.; — Hawaï, 4 octobre 1862 (14), art. 9 et s.; — Italie, 11 décembre 1882 (15), art. 4, 6 et s.; — Japon, 1er août et 4 octobre 1866, 22 juin 1896 (16); — Libéria, 1er mai 1885 (17), art. 5 et s.; — Lübeck, 11 mai 1863 (18), art. 2 et s.; — Maroc, 4 janvier 1862 (19), art. 2; — Mecklembourg-Schwerin, 8 juillet 1837 (20) et 2-9 février 1857; — Mexique, 7 juin 1895 (21), art. 2 et s.; — Nicaragua, 8 mai 1858 (22), art. 9 et s.; — Norvège, 11 juin 1895 (23), art. 3

(1) DE BUSSCHERE, p. 167.
(2) DE BUSSCHERE, *o. c.*, p. 171.
(3) ID., p. 174.
(4) ID., p. 192.
(5) ID., p. 194.
(6) ID., p. 198.
(7) ID., p. 206.
(8) ID., p. 216.
(9) ID., p. 220.
(10) ID., p. 235. Ce traité a été dénoncé, conf. *Pasinomie*, 1898, n° 292. Acte du 27 juillet 1898.
(11) ID., p. 241.
(12) ID., p. 247.
(13) ID., p. 249.
(14) ID., p. 251.
(15) ID., p. 258.
(16) ID., p. 261, 268, 270 et 581.
(17) ID., p. 274.
(18) ID., p, 278.
(19) ID., p. 286.
(20) ID., p. 287 et 288.
(21) ID., p. 289.
(22) ID., p. 294.
(23) ID., p. 299.

et s.; — Pays-Bas (1); — Prusse, 28 mars 1863 (2), art. 1er et s.; — Roumanie, 22 janvier 1894 (3), art. 1er; — Russie, 9 juin 1858 (4), art. 2; — Siam, 29 août 1868 (5), art. 1er, 16 et s.; — Suède, 11 juin 1895 (6), art. 4 et s.; — Tunisie, 14 octobre 1839 (7), art. 2 et s.; — Turquie, 3 août 1838, art. 9 et s., et 14 juillet 1868 (8); — Uruguay, art. 8 et s. du traité du 16 septembre 1853 et art. 1er et s. du 21 février 1857 (9); — Venezuela, 1er mars 1884 (10), art. 21 et s.; — Zanzibar, 30 mai 1885 (11).

Dans les pays hors chrétienté, la personnalité des navires est poussée jusqu'à l'exterritorialité la plus complète.

Ces conventions et ces traités qui ont pour objet les navires démontrent à nouveau que leur personnalité est une notion essentielle et quelle est l'importance de la loi du pavillon dans les conflits.

Pour nous résumer, l'état légal du navire s'apprécie, en droit international, en premier lieu, d'après les traités qui reconnaissent pour la plupart, aux pavillons étrangers des droits spéciaux et nombreux.

En l'absence de traités, il faut se reporter aux principes généraux qui régissent la condition des étrangers dans les divers pays. En Belgique, les étrangers jouissent, en tant qu'hommes, et indépendamment de tout indigénat, d'un ensemble de droits parmi lesquels se trouve celui d'être

(1) Voir les règlements et conventions nombreuses, p. 326 et s., 319 et 320.
(2) Id., p. 390.
(3) Id., p. 396.
(4) Id., p. 397.
(5) Id., p. 406.
(6) Id., p. 415.
(7) Voir les réglements et conventions nombreuses, p. 420.
(8) Id., p. 425 et 428.
(9) Id., p. 429 et 432.
(10) Id., p. 435.
(11) Id., p. 437.

propriétaires ou titulaires de droits réels (1). En outre, leur capacité personnelle est régie par leur loi nationale sous réserve de l'ordre public ou des limitations expresses de la loi belge. En matière de propriété de navires, il y a une interdiction légale qui défend aux étrangers de dépasser une quotité déterminée. Mais, en général, cette capacité dépend d'une condition de réciprocité diplomatique. Il faut un traité entre la Belgique et la nation à laquelle l'étranger appartient pour qu'il puisse invoquer ses droits nationaux.

En un mot, en tant qu'homme, l'étranger peut agir comme titulaire des droits reconnus dans notre pays comme attachés à cette qualité, en tant que national, il ne peut agir que sous la protection d'un traité.

---

(1) HAUS, *Du droit privé des étrangers en Belgique*, p. 56 et s.

IV. — NOTIONS TECHNIQUES SUR LES NAVIRES ET AUTRES BATIMENTS (1)

§ 1. — NOTIONS SUR LE NAVIRE.

30bis. — *Définition du navire au point de vue technique.* — Un navire est une machine ou véhicule destiné à porter un chargement et à se mouvoir au gré de l'homme sur la mer (1).

31. — *Parties principales du navire.* — Il se compose généralement *en longueur* de trois parties :

La *proue* ou *avant* (*head*, voorschip (2), *kopf*) en forme de coin pour fendre les eaux.

La *poupe* ou *arrière* (*stern*, achterschip, *stern*) de forme amincie.

La *maîtresse partie* (*main part*, *squarebody*, middelschip, *mittelschiff*) occupe le milieu entre la proue et la poupe.

Dans le sens de la longueur, le navire se divise géomé-

(1) CHAMPENOIS, *Armements maritimes*; PIERRARD, *Idem*; JAL, *Archéologie navale* 1840; RENARD, *L'art naval*; TROGNEUX, *Les transports par mer*, 1889.

(2) Le premier mot, en italique, est anglais; le second, en caractère romain, est flamand; le troisième, en italique, est allemand.

triquement en deux parties suivant un plan vertical, qui s'appelle *plan diamétral longitudinal.*

Pour celui qui, placé à l'arrière, regarde vers la proue, la partie à droite du plan diamétral longitudinal s'appelle *tribord* (*starboard*, stuurboord, *steuerbord*), la partie à gauche s'appelle *bâbord*, *larboard* ou mieux *port*, bakboord, *backbord*.)

En France, depuis une circulaire ministérielle du 24 juillet 1884 pour la marine de guerre, l'usage s'est répandu de remplacer bâbord par *gauche*, et tribord par *droite*. *Dans la hauteur*, le navire se divise en deux parties par le niveau de la mer. Tout ce qui est en-dessous de la *flottaison* (*water line*) s'appelle *carène* ou *œuvres vives* (*bottom*, boord onder water ou onderschip, *Boden*). Tout ce qui est au-dessus s'appelle *accastillage* ou *œuvres mortes* (*upperworks*, *deadworks*, bovenschip, *Oberwerk*.)

32. — *Coque et accessoires.* — Le navire comprend un bâtiment principal : la *coque* et des constructions accessoires : les *agrès*, c'est-à-dire tout ce qui concerne la mâture, et les *apparaux*, objets de tout genre dépendant de la coque et utiles à la marche ou au chargement et déchargement du navire.

33. — *Exposant de charge.* — Le navire déplace un volume d'eau que représente son poids. On calcule ce poids en multipliant le volume de la carène par 1026, densité de l'eau de mer.

La hauteur de ce volume d'eau se nomme *tirant d'eau* (*draught of water*, diepgang). Il se mesure en notant la hauteur entre la flottatson et le dessous de la fausse quille. Le tirant d'eau est *lège* (*light waterdraught*), quand il est déterminé par la coque, les agrès et les apparaux ; il s'appelle *tirant d'eau en charge* (*load water draught*) quand, outre le poids de la coque, des agrès et des apparaux, on y ajoute le poids du chargement. La hauteur entre ces

deux tirants d'eau est dite *tranche d'immersion* et l'*exposant de charge* (*difference between light and load displacement*), c'est le volume de ce déplacement exprimé en tonneaux de 1,000 kilos. Pour calculer les déplacements, on se sert d'une *échelle de chargement* (1).

34. — *Mesures de jauge.* — La jauge est la mesure, soit de la capacité intérieure du navire utilisable au transport, soit du poids du chargement, c'est-à-dire du déplacement d'eau correspondant.

Dans le premier cas, il s'agit de *jaugeage au volume.* C'est la règle pour les navires de mer.

Dans le second cas, il s'agit de *jaugeage au poids.* C'est la règle pour les bateaux d'intérieur.

On appelle *limite de charge*, le poids qui absorbe le tirant d'eau de charge.

35. — *Tonnage d'un navire.* — Il s'exprime en *tonneaux de jauge* (*Ton*) de 100 pieds anglais, de $2^{m3}83$ chacun.

Pour déterminer le *tonnage brut* (*gross tonnage*, bruto tonnen inhoud, *bruto tonnen gehalt*), c'est-à-dire la capacité totale d'un navire, on fait internationalement, depuis 1873, usage de la méthode de l'amiral anglais Moorsom, dite règle Moorsom. Elle est cependant appliquée dans les divers pays d'une façon particulière (2).

Pour déterminer le *tonnage net* ou *légal* (*net or register tonnage*, registre tonnen inhoud, *netto tonnengehalt*), c'est-à-dire la capacité totale d'un navire, déduction faite de certains espaces inutilisables au transport, il n'y a pas de règle internationale.

En Belgique, c'est un règlement du 27 août 1883 qui est applicable.

Parmi les principaux systèmes de jauge, on distingue : la

(1) PIERRARD, *Armements maritimes*, p. 101, n° 101.
(2) PIERRARD, *Armements maritimes*, p. 285, n° 220.

jauge anglaise, la *jauge du canal de Suez* et *du Danube* (1).

Tel est le premier sens attaché à l'expression « tonnage d'un navire ». Il ne concerne que le règlement des taxes, et non les opérations privées du commerce.

Dans les relations privées nées du contrat de transport, les mots « tonnage » et « tonneau » ont, outre le sens ci-dessus, trois sens différents :

a) Le *tonneau-poids* de 1,000 kilos, unité de transport des marchandises pondéreuses, c'est-à-dire de celles dont le poids l'emporte sur le volume. En Angleterre, c'est le *ton* (1,015 kilos) ou 20 quintaux (cwts.)

b) Le *tonneau de mer*, dit aussi *tonne d'encombrement* ou de *cubage*, unité de transport des marchandises dont le volume l'emporte sur le poids.

Cette unité est variable. En Angleterre, le tonneau de mer est de 40 pieds cubes anglais, soit $1^{m^3}132$.

En France, il est de $1^{m^3}44$. En Belgique, on adopte généralement la tonne anglaise.

c) Le *tonneau d'affrètement* est, soit un tonneau-poids, soit un tonneau de mer, mais adopté pour chaque marchandise d'après ses facilités de logement. Pour les liquides, on calcule par fût ou bouteilles, pour les bois par standards.

36. — *Division des navires*. — On divise, au point de vue de la construction, les navires en deux classes :

a) *Navires en bois* et *navires en fer*.

b) *Navires à voiles* et *à vapeur*. Les navires en fer ou acier et à vapeur sont de plus en plus fréquents.

37. — *Notions sur les différentes parties d'un navire*. — Il ne peut être question de donner ici une description détaillée d'un navire. Cependant, il est utile qu'on trouve

(1) CHAMPENOIS, *Armements maritimes*, p. 51 et s., n° 14.
(2) PIERRARD, *Armements maritimes*, p. 285, n°s 210 et s.

en tête d'un ouvrage qui traite de questions qui se rapportent toutes au navire, des notions brèves et préliminaires sur la nature de cet objet (1).

La maîtresse pièce est la *quille*, véritable épine dorsale du navire (*Keel*, Kiel, *Kiel*), qui se relève à l'avant sous le nom d'*étrave* (*Stern*, Voorsteven, *Vordersteven*) et à l'arrière sous le nom d'*étambot* (*Sternpost*, Achtersteven, *Hintersteven*). Sur la quille sont attachées les *membrures* (*Timber* ou *Frame*, Inhout, *Spant*), véritables côtes. La partie par où la membrure repose sur la quille s'appelle *varangue*(*Floortimber*, Wrang, *Bodenwrange*). Ces membrures sont reliées et rendues fixes par des *barrots* ou *baux de pont* (*Beam*, Dekbalk, *Deckbalken*), qui supportent aussi les ponts du navire et traversent dans sa largeur, tandis que les *bauquières* (*Beamshelf*, Balkweger, *Balkweger*) le suivent dans sa longueur et relient les membrures les unes aux autres, tout en soutenant les barrots (fig. 1).

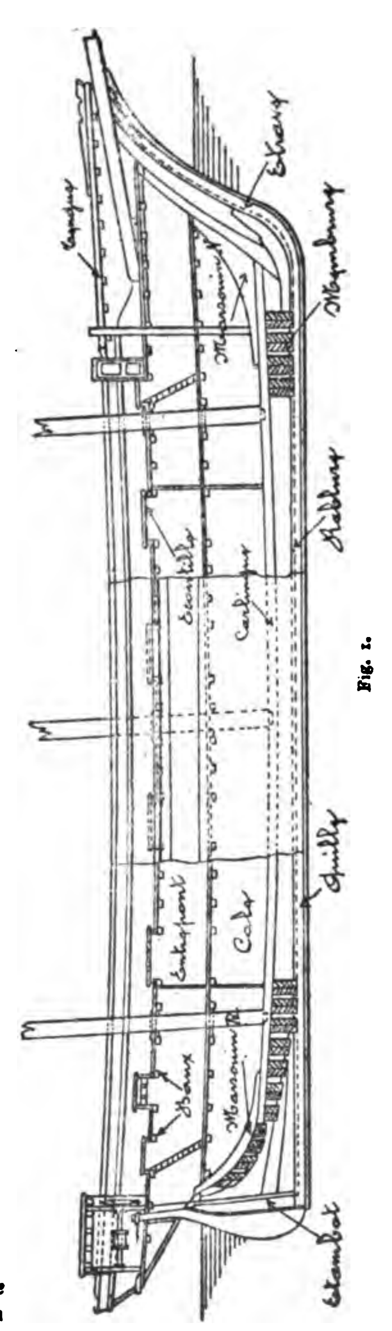


Fig. 1.

(1) Voir Paasch, *De la quille à la pomme de mât*. Les figures ci-jointes sont empruntées au *Cours d'Armements maritimes* de Pierrard.

Sur les membrures se juxtaposent des pièces de bois ou *virures* (*Strake*, Gang, *Gang*) allant d'avant en arrière et dont l'ensemble est le *bordé de carène* (*Outside planking*, Buitenhuid, *Bodenbeplankung*). Elles se divisent en 1° virures de *galbord* (*Galboard strake*, Kielgang, *Kielgang*) qui se trouvent le long de la quille ; 2° virures de *bouchain* (*Bilgestrake*, Kimmen, *Kimgang*) sur la courbure des couples ; 3° virures de *préceintes* (*Wale*, Berghout, *Breghole*) sur la partie verticale des membrures entre le bouchain et les pavois. Sur les barrots, on étend un *bordé de pont* et le bordé intérieur s'appelle *vaigrage* (*Ceiling*, Wegering, *Waigerung*) (fig. 1).

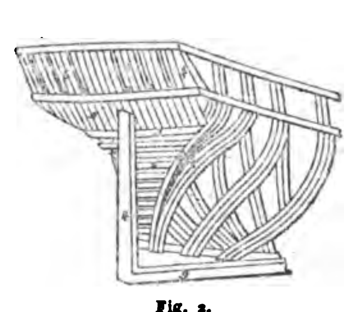


Fig. 2.

1. Couples dévoyés.
2. Estain.
3. Barre d'hourdy.
4. Étambot.
5. Allonges de voûte.
6. Quenouillettes de tableau.
7. Arête de cornière.
8. Barres d'arcasse.
9. Quille.

La *cale* (*Hold*, Helling, *Raum*) est l'espace entre le pont inférieur et le vaigrage (fig. 1).

Les espaces entre deux ponts s'appellent *entrepont* (*Tweendecks*, Tusschendeck, *Zwischendeck*) (fig. 1).

Les ponts reposent sur les barrots et sur des *épontilles* (*Pillar*, Deckstut, *Deckstütze*) ou colonnes de soutien (fig. 2).

L'épontille de cale repose sur la *carlingue*, poutre qui est placée sur la quille et suit celle-ci d'avant en arrière (*Keelsom*, Zaathout, *Kielschwein*), quand elle arrive à l'étambot ou à l'étrave on l'appelle *marsouin* (fig. 1).

Sur le pont supérieur se dressent des *rouffles* (Roef, *Deck-house*), petites constructions, la *teugue* ou *gaillard* (*Forecastle*, Bak, *Back*) ou pont supplémentaire d'avant et

la *dunette* (*Poop*, Kampagne, *Hütte*), pont supplémentaire d'arrière.

D'un bout à l'autre, la teugue et la dunette sont reliées par les *pavois* (*Bulwark*, Verschansing, *Schanzkleid*), membrures prolongées au-dessus du pont et formant garde-fou.

Quant aux parties constitutives de l'avant et de l'arrière, on les trouvera détaillées dans les figures 2 et 3.

Les ponts sont bombés pour l'écoulement de l'eau. Ce bombement est convexe dans la largeur du navire. Dessiné dans le sens longitudinal du navire, il est concave et s'appelle *tonture* (*Sheer*, Dekzeeg, *Sprung*).

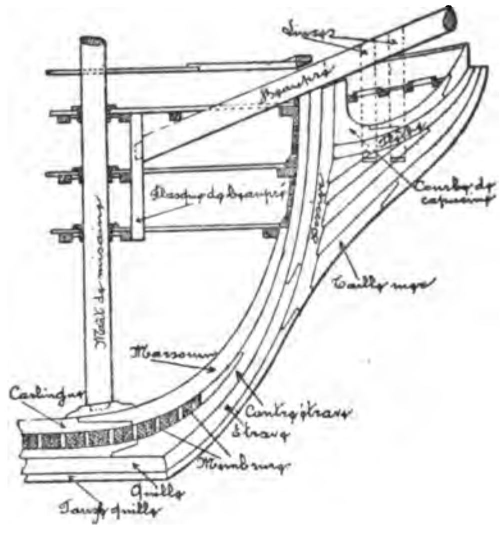


Fig. 3.

Les virures des bordés de carène sont rendues étanches par *calfatage* (*Calfater*, Breeuwen, *To caulk*, *Kalfatieren*), c'est-à-dire introduction d'étoupe dans les interstices des virures et recouvrage par du *brai* ou de la *glu marine*.

La carène ainsi calfatée est peinte ou doublée de cuivre.

Tels sont les principaux éléments des œuvres vives d'un navire en bois.

Dans les navires en fer et en acier doux, les termes et la disposition des matériaux sont en général les mêmes.

Au lieu de madriers de bois, bois de chêne, généralement, on se sert de fers appelés *cornières*, *fers à té*, *à boudin*,

à double té, et fers en U. Les virures sont en tôle et sont rivetées.

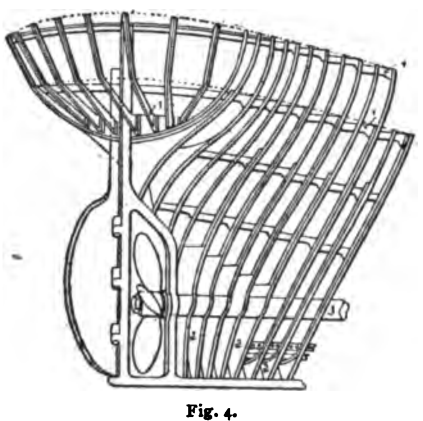


Fig. 4.
1. Goussets.
2. Varangues.
3. Tube d'étambot.

L'arrière d'un navire à une hélice est disposé d'une façon toute spéciale dont le croquis ci-joint donnera une idée (fig. 4).

38. — *Autres organes du navire.* — Quant aux œuvres mortes, aux appareils de propulsion, aux agrès et apparaux, à la mâture, etc., nous en décrirons les parties essentielles, chaque fois que des dispositions légales les concerneront spécialement (1).

§ 2. — LES BATIMENTS QUI CIRCULENT DANS LES EAUX BELGES.

39. — *Les bâtiments qui circulent dans les eaux belges* (2). — Nous croyons utile d'exposer brièvement quels sont les types principaux de bâtiments qui circulent dans les eaux belges.

Les uns rentrent dans la catégorie des navires de mer ; les autres sont des bateaux d'intérieur ; ce qui les distingue

(1) Pour la classification des navires, aux assurances, et plus loin, p.55, n° 68 et s.
Voir pour l'aménagement intérieur au contrat d'affrètement.
Pour les appareils de propulsion et de direction, la mâture, etc., à l'armement et aux fortunes de mer.

(2) Sous ce titre nous avons groupé une série de renseignements, en partie empruntés au remarquable travail de M. DEHEM, *Etude sur le matériel de la navigation intérieure circulant en Belgique. Annales des Travaux publics,* août, 1901.

c'est leur genre de navigation (1). D'autre part, la multiplicité de leurs modèles due en grande partie à l'absence d'unité dans notre régime fluvial tend à disparaître au profit de bâtiments susceptibles d'une charge considérable et d'une navigation en mer.

Nous les classerons de la manière suivante : 1. Bateaux de halage à fond plat ou bateaux de rivière proprement dits. 2. Voiliers à fond plat exécutant une navigation mixte et de tonnage restreint. 3. Bateaux rhénans et chalands maritimes. 4. Bâtiments de pêche. 5. Vapeurs et voiliers de haute mer.

40. — 1° **Bateaux de halage à fond plat.** — *Bateaux de halage à fond plat.* — Cette catégorie de bateaux est essentiellement wallone et française. On la rencontre en France, sur tous les canaux de la moyenne Belgique, de la Meuse et du haut Escaut.

41. — PREMIER TYPE. — *Le baquet* (bak) *du canal de Charleroi.* — Ce canal étant de dimensions ridiculement restreintes, il a fallu lui adapter une catégorie spéciale de bateaux. Ils ont environ 19m50 de long, 2m60 de large, 1m80 d'immersion à pleine charge et de 67 à 72 tonnes. Il sont généralement en bois, sans saillie de cabine, avec un mât qui peut être rabattu. Ce sont de grandes caisses à la proue massive portant un grand gouvernail articulé muni d'une planche supplémentaire appelée « planche du gouvernail » (steerplank).

42. — DEUXIÈME TYPE. — *Le bateau wallon ou péniche* (Waal). — On en distingue de plusieurs espèces dont la poupe et la proue sont différentes, mais qui toutes ont la formes de grandes caisses aux flancs verticaux comme les baquets.

1° *Le bateau de Tournai.* — Tournai était autrefois un

(1) Voir n° 10, p. 11.

grand centre de batellerie. Il en existe encore des traces dans la construction des bateaux. Il y a le ***vieux bateau de Tournai*** et le ***bateau moderne de Tournai*** qui ne diffèrent guère que par le tonnage. Le premier ne dépasse pas 270 tonnes, l'autre porte aisément 100 tonnes de plus. Le ***chaland de Tournai*** diffère du ***bateau de Tournai*** par la forme de la poupe et de la proue.

Le bateau de Tournai a la proue gonflée, munie d'une armature forte et verticale, « le nez » et une autre transversale, « la moustache ». En outre, une forte lisse en bois forme couronnement et supporte le câble de remorque, attaché au « boulard », pièce de bois fixée à l'avant et à laquelle est attaché le câble.

Le chaland a les faces avant et arrière planes, guère de nez, peu de moustaches, pas de lisse, et le boulard placé à la pointe du bateau.

Tous deux ont des dimensions analogues. De 37 à 39 mètres de long, 5 mètres de large environ, de 1^{m}80 à 2^{m}30 d'immersion ; de 300 à 370 tonnes. Ils portent une cabine vers le milieu, en saillie sur le pont. Le gouvernail, de dimensions considérables (4 à 5 mètres à la base), a la forme pleine d'un trapèze, ou bien est composé de deux vantaux mobiles qui, ajoutés l'un à l'autre, en augmentent la longueur, et se manœuvrent soit par un ressort, soit par une chaîne, « gouvernail à lunette ». Très proches de ces bateaux il faut citer le ***Bélandre*** (Bijlander) et le ***Pointu***. Moins récents et moins pratiques, le Bélandre a une proue convexe, et le Pointu un avant surplombant et aigu. Le premier cale de 160 à 280 tonnes, est long de 28 à 34 mètres, large de 4 à 5 mètres et tire 2 mètres. Le second varie de 20 à 30 mètres, a environ 4 mètres de large, 1^{m}80 d'immersion, et 100 à 200 tonneaux. Ils n'ont pas de cabine en saillie, portent souvent des dérives permanentes, et un grand gouvernail comme les péniches.

La *Flûte*, très fréquent en France. C'est une caisse rectangulaire avec une proue aiguë et un arrière plat et vertical. Il a un mât mobile, une cabine à l'arrière et un grand gouvernail plein. Ces types abondait sur les canaux français, wallons et sur le haut Escaut.

43. — TROISIÈME TYPE. — *Les bateaux de Meuse.* — Ce ne sont plus des caisses droites comme les péniches et les baquets. Ils sont renflés de bordage et amincis aux deux bouts.

On y relève :

1° Le *Herna* et la *Mignole* (Spitsbek), bateaux déjà anciens, en bois ou en fer, sont à fond plat, aux flancs bombés légèrement à l'avant et l'arrière relevés. Ce sont des « cuillers allongées ». Quand les deux bouts sont pointus c'est une Mignole, s'ils sont coupés c'est un Herna. Le gouvernail est curieux. Un poteau-valet traverse l'arrière du bateau et supporte le vantail. La barre est formée d'un arc réunissant la tête du poteau et l'extrémité du vantail. L'ensemble très rigide convenait aux eaux rapides de la Meuse avant sa canalisation. Ces bateaux ont de 100 à 300 tonnes, 30 à 43 mètres de long, 4 à 5 mètres de large, 1m70 à 1m90 d'enfoncement. Une cabine en saillie au centre ou dans les bateaux en fer deux cabines sous le pont, l'une à l'avant, l'autre à l'arrière;

2° Les *Pointus de Meuse* appelés, les uns *Pleit* ou *Maaspits*, les autres *Fox-terrier*, sont de formes voisines. Ils réalisent un type de transition entre la péniche et la mignole. Ce sont des caisses rectangulaires comme les péniches. Ils ne diffèrent entre eux que par la forme de l'arrière et de l'avant, sphérique ou cylindrique. Ils ont au maximum 39 mètres, 5 mètres de largeur, enfoncement de 1m90 à 2m10, et chargent de 260 à 320 tonnes. Ceux qui fréquentent la Hollande et le Rhin sont plus grands. Ils portent un mât mobile, parfois deux et une cabine à l'arrière.

44. — **2° Les bateaux à voiles.** — 1. Le *Westerling*, c'est une espèce d'aque hollandais à fond plat, caisse longue aux flancs obliques, se retroussant en cône aux deux extrémités, armé d'une forte étrave et d'un gouvernail plein, et garnie de dérives. Ils sont longs de 19 à 26 mètres, larges d'environ 4 mètres et ont un tonnage qui ne dépasse guère 150 tonnes. Le mât est mobile.

2. Les *bateaux brabançons*. — Les bateaux brabançons et leurs congénères les bateaux hollandais sont à fond plat mais ce ne sont plus des caisses rectangulaires, ce sont des coques rondes ; l'arrière et l'avant sont surélevés et la tonture du bateau, c'est-à-dire la courbe longitudinale du pont est, par conséquent, fort accentuée. En outre, ils sont bombés et renflés vers le centre où s'accrochent des dérives. Le mât plus rapproché de l'avant que de l'arrière est souvent posé sur le nez du bateau, l'étambot s'immerge plus que l'étrave. On dit de ces bateaux qu'ils sont « assis sur leur derrière ». Le bateau s'avance en écrasant le flot au lieu de le couper et a d'excellentes qualités nautiques. Il est très large et ressemble à une coque de noix.

La cabine est à l'arrière. Le gouvernail est moins grand que celui des bateaux à remorque. La voilure est importante. Quelquefois la mâture est fixe, et le bateau porte deux mâts.

Les principaux types brabançons peuvent se ramener à trois :

L'*Otter* (la Loutre), long de 16 à 30 mètres, large d'environ 5 mètres, il s'enfonce d'environ 2 mètres et porte de 70 à 180 tonneaux ; le *Schuit* (la barque) plus petit et analogue. On les appelle *Beurtmannen* (messagers), parce qu'ils transportent souvent des petits colis.

Le *Pleit*, appelé *Bélandre hollandais*, souvent construit en fer, est souvent aussi long de 35 mètres, large de 5, d'une immersion de 2 mètres et d'un tonnage de 270 tonnes. Son

mât est plus mobile et il se rapproche du bateau wallon.

3. *Les bateaux hollandais.* — Le *Heugst* et le *Hoogaerts*, petits bateaux zélandais de 10 tonnes, à fond plat, qui rentrent dans la catégorie des chaloupes de pêche (1). Le *Tjalk* ou *Tialque* est analogue à l'Otter mais généralement plus large; il est long de 16 à 25 mètres, large d'environ 5 mètres et porte de 50 à 150 tonnes.

L'aak ou *Aque* ressemble au Tjalk, mais son avant pointu surplombe l'eau, comme la Mignole de Meuse. Il porte comme les précédents un mât mobile, souvent même deux. Le pont n'est pas bombé mais offre une échine, comme l'arête d'une toiture. Il est long de 25 à 36 mètres, large de 5 à 6 mètres et tire sous charge jusqu'à 2 mètres. Le tonnage va de 150 à 275 tonnes. Des Aaks de plus grande dimension circulent sur le Rhin, on construit depuis quelque temps beaucoup d'Aaks en fer.

45. — 3° **Les bateaux rhénans et chalands maritimes.** — A. — *Les bateaux rhénans.* — 1. *L'aak* ou aque du Rhin a la forme approximative de l'aque de Hollande. Sa longueur est d'environ 45 mètres, la largeur d'au moins $6^{m}50$, l'immersion à charge de plus de 2 mètres, le tonnage d'environ 400 tonnes. Le bateau a une cabine à l'arrière, deux mâts mobiles; un gouvernail qui se replie et une forte voilure. L'élévation au-dessus du plan d'eau à vide, mâts rabattus, va jusqu'à $5^{m}50$.

2. Le *Kast*, de formes plus pleines que l'aque en a les dimensions, mais charge un tonnage plus fort.

3. Le *Spits* est une variante belge du Kast mais de dimensions plus fortes.

Ces différents types ont sur les canaux hollandais et rhénans une taille bien supérieure à celle-là. Ainsi, les dimensions normales du chaland du Rhin sont les sui-

(1) Voir Bateaux de pêche plus loin.

vantes : 72 mètres de long, 1,000 tonnes de jauge, 9,20 de large et 2,30 de tirant d'eau (1). Les bateaux allemands du canal de Dordmund à l'Ems ont au maximum 67 mètres de long, 8m20 de large ; ils calent jusqu'à 2m30 et de 600 à 900 tonnes, sont en acier, ont les deux extrémités en cuiller et n'ont sur le pont ni grue, ni mâture, ni cabine, ce qui augmente la hauteur utile au-dessus de l'eau. Ce sont des bateaux faits pour être remorqués (*Schleppkähne*).

46. — B. — *Les chalands maritimes*. — Le chaland maritime est une allège de fort tonnage qui, bien que susceptible d'impulsion propre, exécute ordinairement à la remorque une navigation maritime ou mixte. Leur type n'est pas fixé. On en rencontre en Allemagne de 1,200 tonnes registre. La Compagnie *Unterweser* en possède qui ont de 800 à 1,000 tonnes, 2m85 de tirant d'eau à pleine charge, jusqu'à 66 mètres de long sur 8 à 9 mètres de large. Ils sont destinés à remplacer les caboteurs et la plupart de nos voiliers à navigation mixte.

47. — 4° **Les bateaux de pêche.** — La Belgique ne possède guère de grands voiliers affectés à la grande pêche. Sa flotte se compose surtout de bateaux et barques de petit tonnage affectés à la pêche côtière.

Les principaux types avec le Heugst et le Hoogaerts. sont :

La chaloupe de pêche d'Ostende. La chaloupe de pêche d'Ostende a environ 18 mètres de long, 5m84 de largeur au fort, hors membres 3m10 de creux du cau supérieur de quille à la ligne droite du cau supérieur du barrot. Le tonnage jusqu'à la flottaison est de 133.82 tonnes de 1,000 kilos. Elle est gréée en côtre et est pontée.

Le schuyt de Blankenberghe et de Heyst. Ce bateau à

(1) *Annales des Travaux publics*, 1901, p. 642. — Le plus grand bateau connu en 1901 avait 100 mètres de long, 12 de large, 2,90 de tirant, et 2 340 tonnes.

fond plat et à dérives latérales, « zweerd », a environ 11^{m}81 de longueur hors tout, sans le gouvernail, et une largeur de plus de 4 mètres. Il a deux mâts, l'un de 11^{m}10, le grand mât, le second de 6^{m}05 à l'avant. L'avant est ponté.

Il existe également des *chalutiers à vapeur*.

48. — 5° **Les vapeurs et les voiliers de haute mer.** — 1. *Les vapeurs.* — Sans parler des *remorqueurs* et *yachts* de rivière, à vapeur, ni des bâtiments affectés à l'outillage d'un port, comme les *dragueurs*, les vapeurs qu'on rencontre dans les eaux belges et qui sont tous des navires de mer, se divisent en classes suivant leur construction, leur destination, et leur mode d'exploitation.

a) *Suivant leur construction* (1). Ce sont des navires *en bois*, *en fer*, *en acier*, ou *mixtes*. Les navires en fer sont encore la règle. Les navires en bois disparaissent. Les navires en acier sont de plus en plus fréquents. Ce sont des navires *pontés* ou *non pontés*. Ces derniers sont l'exception. Quant aux autres, ils sont à *un*, *deux*, *trois ponts* continus de l'avant à l'arrière. Ils sont encore à *pont surélevé*. L'arrière porte alors une *dunette* (Kampagne, *Poop*) et l'avant un *gaillard* (Bak, *Forecastle*) formés par des ponts supplémentaires. Ils sont aussi *welldeck*, la dunette étant reliée au rouffle central, mais entre celui-ci et le gaillard d'avant, le pont supérieur restant à découvert. On les appelle navires à *spardeck*, lorsqu'ils ont des ponts supplémentaires avec des superstructures légères pour le transport des marchandises dans l'entrepont supérieur. Ils sont à *awningdeck* ou à *pont-abri* quand le pont principal est recouvert d'un pont léger pour abriter les passagers ou les marchandises.

Ils se divisent, suivant leur mode de propulsion, en navires à *aubes* et à *hélice*.

(1) Voir Pierrard, *op. cit.*, p. 49.

b) *Suivant leur destination.* Il y a les *cargo boats*, les *navires à passagers*, les *mixtes*, les *chalutiers à vapeur*, les *remorqueurs de mer*. Les *cargo boats* comprennent des bâtiments spéciaux tels les *charbonniers*, pour le transport de la houille, les *pétroliers*, les *chalands maritimes*, etc. Les *navires à passagers* comptent de même des *transports d'émigrants*, des *navires postaux*, etc.

c) *Suivant leur mode d'exploitation.* Les uns sont affectés à une ligne régulière et ont un service régulier avec une place à quai. Ce sont les *liners*. Les autres sont armés à la vagabonde et vont cueillir le fret selon le marché et à des dates variables. Ce sont les *tramps*.

54. — 2. *Les voiliers de haute mer.* — Ceux-ci se distinguent par leur gréement. Nous en parlerons à propos de la manœuvre des navires, dans un autre endroit (1). Le type classique du voilier du XIXe siècle est le *trois-mâts carré* qui porte trois mâts, le *mât de misaine*, le *grand mât*, et le *mât d'artimon*, et à l'avant, en saillie, prolongeant le plan du gaillard, le *beaupré*. Ces mâts sont formés de tronçons assemblés dont voici les noms en allant de bas en haut : 1° Misaine : *Bas-mât, petit mât de hune, petit mât de perroquet et flèche* ; 2° Grand mât : *Grand bas-mât, grand mât de hune, mât de perroquet et flèche* ; 3° Mât d'artimon : *Bas-mât d'artimon, mât de perroquet de fougue, mât de perruche et flèche* ; 4° Beaupré : *Mât de beaupré, bout dehors de grand foc, bout dehors de clin-foc*. Outre les mâts, des *vergues* et des *cornes* supportent les voiles. Les *vergues* croisent les mâts par leur milieu, les *cornes* s'y appuient par une *mâchoire*. Le *gui* ou la *bôme* est la vergue qui borde le bas d'une voile.

La voilure peut comprendre : 1° Les *voiles carrées* portées par des vergues qui s'appellent pour le mât de

(1) Voir le volume relatif aux *fortunes de mer*.

misaine : *misaine*, *petit hunier*, *petit perroquet*, *petit cacatois*; pour le grand mât : *grand voile*, *grand hunier*, *grand perroquet*, *grand cacatois*; pour l'artimon : *voile barrée*, *hunier d'artimon*, *perroquet de fougue*, *cacatois de fougue*, en allant de bas en haut.

2° Les *voiles auriques* portées par des cornes, et de forme quadrangulaire irrégulière : la *brigantine* pour l'artimon, la *grand'voile goëlette* pour le grand mât, la *misaine-goëlette*, pour le mât de misaine;

3° Les *voiles triangulaires*, sans vergues ou cornes, entre la misaine et le beaupré, la *trinquette*, le *petit foc*, le *grand foc* et le *clin oc*.

4° Les *bonnettes* sont de petites voiles supplémentaires installées aux extrémités des vergues sur des *bouts dehors de bonnettes*, vergues surajoutées.

En partant du type du trois-mâts carré on trouve le *trois-mâts barque*, très fréquent de nos jours, qui porte au lieu de voiles carrées à l'artimon, une brigantine surmontée d'une voile de flèche triangulaire.

Les *voiles de flèche* sont placées entre le mât et la voile aurique inférieure, brigantine, grand'voile ou misaine.

La *goëlette*, qui est à deux, trois et même quatre mâts, étend les voiles auriques et les voiles de flèche à tous ses mâts. Ce type de navire se généralise à raison des facilités de manœuvre.

Le *brick* a deux mâts carrés ; le *brick-goëlette* a son grand mât gréé en goëlette ; le *côtre* ou *cutter* un seul mât de cette espèce ; quelquefois il a, à l'arrière, un deuxième mât portant une brigantine.

Les voiliers varient selon le nombre de mâts ; ils vont jusqu'à cinq mâts ; et selon les matériaux de leur construction, bois, fer, acier. Ils portent parfois une machine à vapeur pour faciliter la manœuvre des voiles, du gouvernail, de l'ancre, etc.

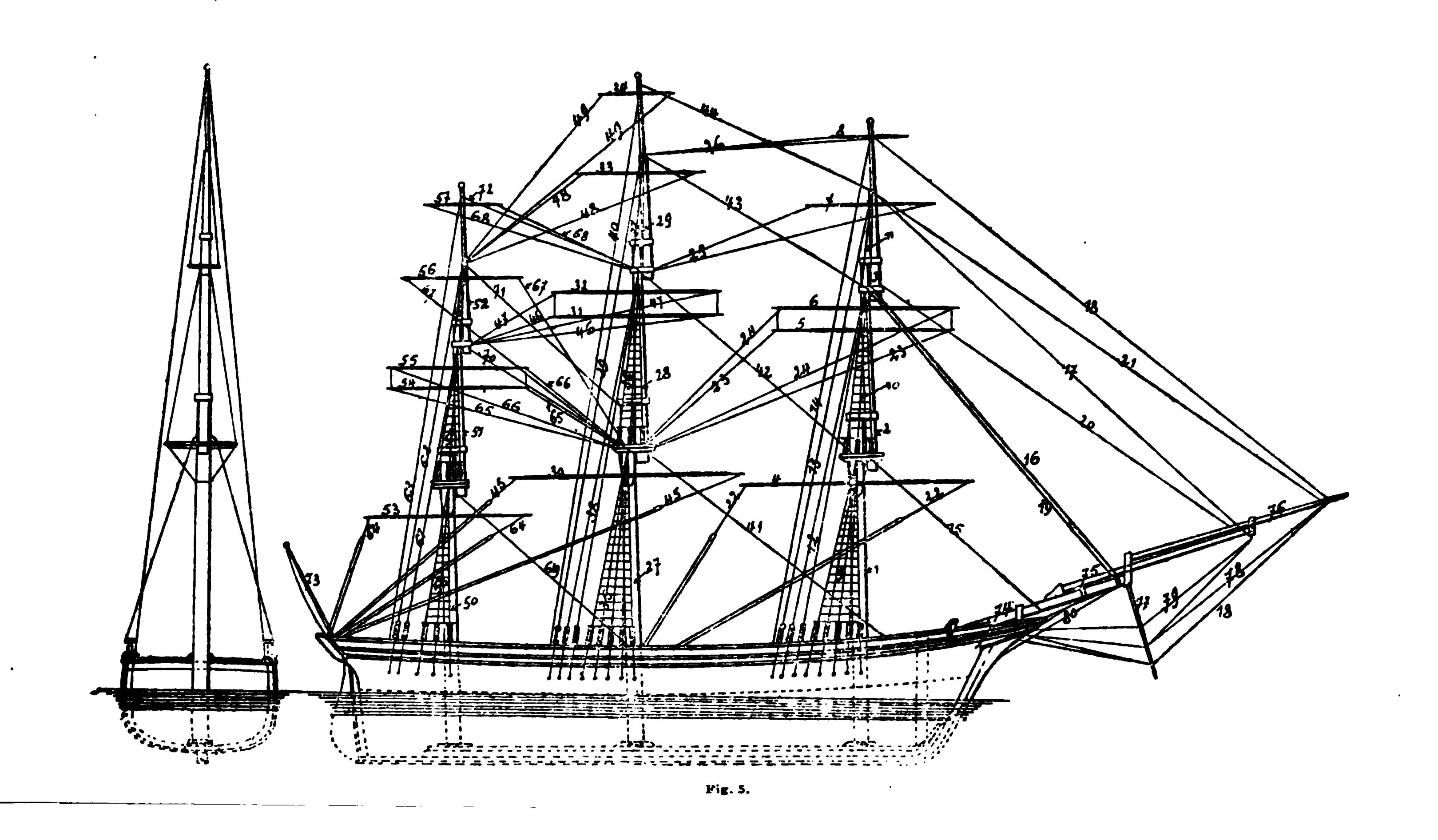


Fig. 5.

LÉGENDE

1. Bas-mât de misaine.
2. Petit mât de hune.
3. » » de perroquet avec flèche.
4. Basse-vergue de misaine.
5. Vergue de petit hunier fixe.
6. » » » » volant.
7. » » perroquet.
8. » » petit cacatois.
9. Haubans de mât de misaine.
10. » » petit mât de hune.
11. » » » » perroquet.
12. Galhaubans » » hune.
13. » » » » perroquet.
14. » » » » cacatois.
15. Étai de bas mât de misaine.
16. » petit mât de hune.
17. » » » perroquet.
18. » » » cacatois.
19. Draille de petit foc.
20. » » grand foc.
21. » » clin foc.
22. Bras de misaine.
23. » petit hunier fixe.
24. » » » volant.
25. » » perroquet.
26. » » cacatois.
27. Grand bas-mât.
28. » mât de hune.
29. » » perroquet avec flèche.
30. Grande vergue.
31. Vergue de grand hunier fixe.
32. » » » volant.
33. » » » perroquet.
34. » » » cacatois.
35. Haubans de grand bas-mât.
36. » » » mât de hune.
37. » » » » perroquet.
38. Galhaubans » » hune.
39. » » » perroquet.
40. » » » cacatois.
41. Étai de grand bas-mât.
42. » » mat de hune.
43. » » » perroquet.
44. » » » cacatois.
45. Grand bras.
46. Bras de grand hunier fixe.
47. » » » volant.
48. » » perroquet.
49. » » cacatois.
50. Bas-mât d'artimon
51. Mât de perroquet de fougue.
52. » perruche avec flèche.
53. Vergue sèche ou barrée.
54. » de perroquet de fougue fixe.
55. » » » » » volant.
56. » » perruche.
57. » » cacatois de perruche.
58. Haubans de bas-mât d'artimon.
59. » de mât de perroquet de fougue.
60. » » perruche.
61. Galhauban de mât de perroquet de fougue.
62. » » perruche.
63. » » cacatois de perruche.
64. Bras barré.
65. » de perroquet de fougue fixe.
66. » » » » » volant.
67. » » perruche.
68. » » cacatois de perruche.
69. Étai de bas-mât d'artimon.
70. » » de mât de perroquet de fougue.
71. » » » » » perruche.
72. » » » » » cacatois de perruche.
73. Mât de pavillon.
74. Mât de beaupré.
75. Bout-dehors de grand foc.
76. » » » clin foc.
77. Arc-boutant.
78. Martingale de clin foc.
79. » » grand foc.
80. Sous-barbe.



V. — DE L'INTERPRÉTATION DU DROIT

49. — Une des caractéristiques de notre temps est d'être une époque de transition en toutes choses; non point qu'elle ait le caractère incertain et stérile des moments où l'histoire hésite, mais au contraire en ce que sa fabuleuse agitation, sa procréation incessante lui font oser des chemins multiples; et que, Protée infatigable ou Danaïdes inapaisées, tous les instants du monde contemporain se succèdent, défaisant et refaisant la même tâche, et prenant, à tout coup, nouvelle figure. L'idée du devenir perpétuel s'est substituée lentement à celle de l'immobilisme rationnel, et l'interprétation du Droit a subi le même avatar (1). Fondée autrefois sur les théorèmes de la Raison raisonnante, solidement ramassée en un vaste édifice de centralisation politique, la Loi a cessé d'attirer les esprits qui se sont épris de la dispersion des coutumes; l'orgueilleuse architecture symétrique de son palais s'est disséminée en une infinité de chaumières, et la méthode d'interprétation propre à la loi a fait place aux tentatives les plus

(1) Conf. Edm. Picard, *Droit pur* et Geny, *Méthode d'interprétation en droit privé positif*.

variées, parfois heureuses et souvent maladroites. On peut les résumer en disant que le cas individuel soumis au juge, l'espèce litigieuse, le *fait*, est l'objet d'une attention croissante et que le but est plutôt d'y découvrir des règles juridiques nouvelles, que d'interpréter un texte. En un mot les contestations judiciaires apparaissent comme des contributions à la constitution coutumière de nouveaux domaines juridiques, par voie d'alluvionnement.

Ce rôle est particulièrement actif et important en matière commerciale et maritime et dans l'horizon étendu et mal connu du droit international.

Telle est la raison pour laquelle nous avons consacré quelques lignes à cette question. Nous nous sommes borné à l'indiquer sans la développer davantage, parce que la matière du premier volume qui concerne le Navire, se prête mal à semblable démonstration. La Personnalité et la Propriété des navires sont en effet des questions d'ordre public à propos desquelles l'interprétation strictement légale a toujours prévalu. Mais nous y reviendrons à propos d'autres institutions juridiques où l'ingéniosité naturelle des hommes a réussi à suppléer à l'inflexibilité des lois.

PREMIÈRE PARTIE

Du Navire et de la Navigation

CHAPITRE PREMIER

Définition du navire. — Sa nature juridique.

ARTICLE PREMIER (Ancien 190).

Les navires et autres bâtiments de mer sont meubles; néanmoins, ils peuvent être hypothéqués (1).

1. — Définition du navire. — Plusieurs définitions du navire sont possibles selon les points de vue auxquels on se place (2). En général on donne le nom de navire et de façon plus précise, de *navire de mer* à tout bâtiment d'un certain tonnage, susceptible d'impulsion personnelle

(1) Code de commerce. Livre II. Du commerce maritime. — Loi du 21 août 1879. Titre Ier. Des navires et autres bâtiments de mer (134 et s. — Civ. 531).

Articles correspondants de l'ancien droit français : Code de commerce de 1807 : art. 190. — Ordonnance de 1681 : art. 1er, titre X, livre II.

Codes étrangers : Code allemand (*rien de comparable*). — Code italien (art. 480). — Code hollandais (art. 309). — Code portugais (art. 485). — Voir deuxième partie, § 8, III.

(2) Voir nos 8 et s.

et de manœuvre, dont la destination principale est la navigation maritime (1).

2. — Autres définitions. — Dans l'ancien droit on comprenait sous le mot « navire » tout ce qui sert à la navigation. *Sub vocabulo navis omnia navigationum genera comprehenduntur* (2). Le tonnage était en effet fort restreint. Les exigences de la navigation moderne ont amené des conditions plus strictes.

Ulpien disait : *Navem accipere debemus sive maritimam sive fluviatilem* (3). Il disait encore : *Navigium solemus dicere etiam ipsam navem... Navigii appellatione etiam rates continentur, quia plerumque et ratium usus necessarius est* (4).

Le règlement du 24 juillet 1892 pour prévenir les abordages donne du navire de mer une prétendue définition ainsi conçue : « Tout bâtiment destiné à naviguer en mer est navire de mer, tout bâtiment non destiné à naviguer en mer est bateau d'intérieur. » Cette définition n'en est pas une; tout au plus peut-on y voir une présomption *juris et de jure* au point de vue des abordages.

2bis. — Navire et Bateau.—Vaisseau. — Bâtiment de mer. — Le navire s'oppose au *bateau*, bâtiment d'un certain tonnage dont la destination principale est soit la navigation intérieure, soit la petite pêche (5).

Le mot *vaisseau* désigne spécialement les navires de guerre.

Ce qui donne à cette distinction toute son importance, c'est que la loi de 1879 ne s'applique qu'aux « navires et bâtiments de mer ».

Par *bâtiment de mer* il faut entendre une expression générique comprenant outre le navire de mer proprement dit, les grands bateaux de pêche qui sont pontés et hauturiers (6).

3. — Bâtiment et Embarcation. — Le navire et le bateau sont

(1) Voir *Trav. prép.*, Chambre des Repr., 6 févr. 1877, N. B., n° 1282. — JACOBS, n° 1, p. 19. — BELTJENS, n°s 1 et 8, 16 et s. — DALLOZ, Suppl., v° *Droit maritime*, n°s 47, 58 et s.

(2) VALIN, *Ordonnance sur la marine*, titre IX, Liv. II. — STYPMANNUS, *Ad jus maritimum*, pars 3, cap. 1, n° 8, fol. 276.

(3) L. I. § 6, *De exercitoria actione*.

(4) L. I. § 14, f. f. *de fluminibus*.

(5) Voir n° 55.

(6) BELTJENS n° 7. — N. B. n° 1258, *Contra* en France.— DALLOZ, Suppl., v° *Droit maritime*, n° 65. — Voir n° 9.

des *bâtiments* c'est-à-dire que ce sont des constructions nautiques qui permettent le transport par eau et qui existent juridiquement comme des êtres indépendants doués d'une personnalité propre.

Ils s'opposent à ce titre aux simples *embarcations* qui, ou bien n'ont qu'un tonnage restreint ou bien sont des accessoires soit d'un navire ou d'un bateau, soit de l'outillage d'un port, spécialement dans le cas où ce port est fluvial.

Rentrent dans cette catégories les *chaloupes*, *canots*, *barques*, *allèges* et les *remorqueurs de rivière* (1).

5. — Allège et chaland maritime. — On entend par allège toute embarcation qui aide à charger ou à décharger un bâtiment. Le sens propre et originaire du mot vise celle qui prend une partie de ce que contient un autre bâtiment et l'*allège*, afin de lui permettre de naviguer avec un moindre tirant d'eau. Ce sont généralement des bateaux plats et non pontés, surtout lorsque l'allègement se fait en rivière. Quand l'allègement a lieu en rade, on emploie plutôt pour ce service des bâtiments pontés, barques ou steamers, à ranger parmi les navires de mer (2).

Depuis peu d'années, une classe de bâtiments nouveaux a fait son apparition : les chalands maritimes, navires qui, bien que susceptibles d'impulsion propre, marchent le plus souvent à la remorque et exécutent une navigation de cabotage tantôt purement maritime, tantôt mixte, en même temps que, grâce à leur faible tirant d'eau, ils servent d'allèges aux navires de mer de grand tonnage (3).

6. — Traîne. — Remorque. — Train de bateaux. — On entend par *traîne* et par *remorque*, à proprement parler, le câble qui sert à traîner ou à remorquer un bateau ou un navire. Mais ces termes s'étendent à l'ensemble formé par le remorqueur et le ou les remorqués.

A certains égards, cet ensemble est assimilé à un navire unique, notamment en ce qui concerne la manœuvre et la direction. Quand plusieurs bateaux sont mus par un seul halage, ils forment un *train* de bateaux. Ce n'est là qu'une traîne d'une espèce particulière.

(1) DALLOZ, Suppl. v° *Droit maritime*, n° 58. — BELTJENS, n°s 9 et s., 16, 17. — Trib. Anv., 25 nov. 1890, J. P. A., 1892, I. 338.

(2) PAND. B., v° *Allège*.

(3) *Annales des Travaux publics*, 1902, Étude de M. DUFOURNY.

7. — A quels bâtiments s'applique la loi de 1879? — Elle ne s'applique pas à tout navire de mer, mais uniquement à ceux qui sont marchands, c'est-à-dire à ceux qui font une entreprise lucrative en mer.

Tombent sous cette définition : 1° Les navires à transport de passagers et de marchandises de tout genre; 2° les bateaux de pêche pontés et qui s'éloignent des côtes; 3° les remorqueurs de mer.

En effet, la destination principale de ces bâtiments est la navigation maritime et leur but est lucratif (1).

8. — Droit comparé. — Les éléments qui servent à caractériser les navires de mer sont les suivants : le tonnage, la destination maritime, l'impulsion propre, et le but lucratif s'ils sont marchands.

9. — Y a-t-il une limite de tonnage? — *La législation belge* est muette. C'est au juge à apprécier, dans chaque espèce, si l'objet est un bâtiment ou une simple embarcation.

En France le Code de commerce n'est pas plus explicite. Quant à la jurisprudence, elle est d'une élasticité excessive en accordant la qualité de navire de mer à certains bâtiments, quelles que soient leurs dimensions (2).

Toutefois, l'hypothèque maritime ne s'applique qu'aux bâtiments d'au moins 20 tonneaux.

Il en résulte que des navires qui ne sont pas jugés d'assez grande valeur pour être hypothéqués sont néanmoins l'objet du droit de suite et de privilèges.

Dans les Pays scandinaves ils doivent avoir vingt tonnes de jauge pour être inscrits au registre maritime.

En Allemagne la loi ne définit pas le navire de mer. Il n'y a donc pas de limite de tonnage. Toutefois les bâtiments qui ont un tonnage brut de moins de 50 mètres cubes ne sont pas astreints à l'enregistrement (3).

(1) Voy. Beltjens, art 1er, nos 7 et 8. — Dalloz, Suppl., v° *Droit maritime*, n° 56.

(2) Cour de cass., 20 févr. 1844, Dalloz, Suppl., v° *Droit marit.*, n° 1268. — Conseil d'État, procès-verbaux 7 juillet 1807, Locré, 2e partie, I, 2.

(3) § 16 de la loi du 22 juin 1899.

En Angleterre, indécision semblable. « Est navire (*ship*) tout bâtiment qui sert à la navigation et ne se meut pas au moyen de rames (1). » Il s'oppose au *vessel* qui correspond assez bien au mot français : « bâtiment » et au *boat* qui équivaut à « bateau ». Navire (*ship*) se dit indifféremment de tout bâtiment, qu'il soit affecté à un service maritime ou intérieur.

Il est à remarquer, ici comme pour l'Allemagne, que si le navire en général n'est nullement défini, par contre le navire national, le *British ship*, soumis à l'enregistrement, doit répondre à une foule d'exigences pour être admis à ce titre et jouir des garanties qu'il procure. Il y a notamment une limite de tonnage, 15 tonnes pour les *ships* de transport, 25 pour les bateaux de pêche (2).

Il est curieux d'observer que dans ces deux pays, à l'inverse de la France et de la Belgique, on ne s'est préoccupé que de définir, de favoriser et de réglementer le navire *national*, tandis que chez nous, la plus grande licence et le plus complet abandon a été la part des nationaux, on n'a défini que le navire en général.

10. — La destination maritime. — *En Belgique*, c'est à juste titre l'élément essentiel. Le bâtiment doit accomplir une navigation maritime permanente ou tout au moins de quelque durée et qui ne soit ni occasionnelle, ni exceptionnelle, pour être qualifié de navire de mer (3). Il importe peu que cette navigation soit mixte, c'est-à-dire qu'elle comprenne à la fois des zones maritimes et non maritimes. Du moment que le bâtiment navigue régulièrement et sérieusement en mer, il a une destination maritime (4).

En France la jurisprudence s'est montrée excessivement large, puisque le principal arrêt sur cette question déclare qu'il faut entendre par bâtiments de mer, quelles que soient leurs dimensions et leur dénomination, tous ceux qui, « avec un armement et un équipage qui leur sont propres, *remplissent un service spécial et suffisent à une industrie particulière* (5). » Un autre arrêt, tout en confirmant celui-ci, est cependant plus exact lorsqu'il dit que l'expression « bâtiments de mer »

(1) § 742 du *Merch. Ship. Act.*, 1894.
(2) *Merch. Ship. Act.*, 1894, n°s 3 et 369. *Trad.* Fromageot.
(3) Voir ci-dessus, n°s 1 et s.
(4) Anvers, 25 nov. 1890, J. P. A., 1892, I, 338.
(5) Cour de cass., 20 févr. 1844. Dalloz, Suppl., v° *Droit maritime*, n° 1268.

est restreinte à ceux qui, quelles que soient leur qualification et leur capacité, sont destinés au commerce maritime (1).

En réalité, la navigation maritime se détermine à la fois par la nature de la construction du navire et par le service habituel qu'il effectue. Les dispositions administratives qui qualifient de navigation maritime celle qui est faite sur les fleuves et canaux compris dans les limites de l'inscription maritime ne peuvent influer sur la qualification du navire (2). Il en est de même *en Belgique* (3).

En Allemagne la question se présente dans les mêmes conditions. Là aussi les prescriptions administratives sur les districts maritimes sont insuffisantes à régler la condition du navire qui les hante (4). Toutefois la loi est plus explicite, puisqu'elle n'accorde la qualité de navire de mer qu'à ceux qui sont « voués » à la mer (5). Depuis la loi du 15 juin 1895, pourtant, la question est d'un intérêt moindre, cette loi assimilant, dans la plupart des cas, la navigation fluviale aux règles de la mer.

En Angleterre, la destination maritime n'est pas prise en considération. Il suffit que le bâtiment navigue. Un bateau d'intérieur est qualifié *ship* (6).

Mais il n'est pas nécessairement *British ship*. Le *ship* a les mêmes obligations que le *British ship*, sans jouir des avantages du pavillon national.

11. — L'impulsion propre. — Sous cette qualification, il faut comprendre un ensemble d'éléments, la *propulsion*, la *gouverne*, l'*armement*, l'*équipage* qui donnent au navire son individualité.

12. — 1° *La propulsion.* — Le navire doit être muni normalement d'appareils moteurs, gréement si c'est un voilier, machines si c'est un vapeur.

Cet élément a été contesté en Angleterre et en Allemagne, où on a

(1) Cour de cass., 7 avril 1874, D. P., 74, 1, 289, avec le rapport de M. D'OMS. L'arrêt de la Cour de cass. du 5 mars 1902 est plus précis encore R. D. I. M. p. 695.

(2) Bordeaux, 5 juillet 1870, D. P., 71, 2, 138. — DE VALROGER, t. Ier, n° 9; — LYON-CAEN et RENAULT, t. II, n° 1606.

(3) Voir ci dessous, nos 120 et s.

(4) BÖYENS, I, p. 97, n° 2; — MARTIN LEO, p. 2; — SCHAPS, p. 7.

(5) Die zum Erwerb durch die Seefahrt *bestimmten* Schiffe... (art. 1er).

(6) ABBOTT, Part. I, chap. Ier, § 2.

donné le caractère de navire à de simples barges remorquées (1). C'est là une grave erreur. La machine motrice est l'âme du navire. Un navire sans machine ou sans gréement est un corps sans vie.

Il ne suffit pas d'enlever momentanément les machines d'un navire pour le priver de cette qualité. Un homme infirme ne cesse pas d'être un homme. C'est le type du navire qui doit être envisagé *in abstracto* pour vérifier s'il est susceptible d'impulsion propre.

13. — Différentes espèces d'impulsion. — Navires à voiles. — Navires à vapeur. — On entend par « navire à vapeur » tout navire mû par une machine, quand bien même cette machine ne serait point à vapeur (Préambule de l'arrêté du 1er juillet 1897), et par navire à voiles tout bâtiment qui se meut au moyen du vent.

Au point de vue des abordages, il y a une présomption *juris et de jure* sur les navires à vapeur et les navires à voiles qu'il est intéressant de signaler, bien que ce soit une règle de police et non une définition : « Tout bâtiment, même à vapeur, qui est sous voiles et non sous vapeur, dit l'art. 1er, est considéré comme bâtiment à voiles et tout bâtiment sous vapeur, qu'il se serve de voiles ou non, comme bâtiment à vapeur. »

Les navires à voiles et à vapeur forment la quasi universalité des bâtiments et spécialement des navires de mer. La marine ne connaît plus de galères. Les chaloupes à rames ne sont que des embarcations et seuls, parmi les bâtiments de quelque tonnage, les bateaux marchent parfois à la rame ou à la gaffe (2).

14. — 2° *La gouverne* et l'*équipage*; l'*armement* et l'*équipement*. Un navire ne doit pas seulement se mouvoir par lui-même, mais il doit être maître de ses mouvements. Il doit donc avoir un gouvernail ainsi qu'un personnel suffisant pour la manœuvre. Ce caractère a été généralement reconnu (3).

L'armement vient ensuite. Il peut se faire qu'un navire non armé

(1) Aspinall, VIII, p. 86 et 114. — Reichsgericht, 7 nov. 1896. — Bôyens, p. 97, qui ne se range pas à cette jurisprudence.— Leo, p. 2.— Idem, Décret du 16 octobre 1885, art. 45, en *Espagne*.

(2) Art. 8 du règlement du 24 juillet 1892.

(3) Le navire, dit un jugement de Marseille, est un organisme complet, autonome, pourvu d'un équipage et d'officiers assez expérimentés et autorisés pour exécuter et diriger les manœuvres, 4 févr. 1901, R. I. D. M., p. 665. — Comp. Aspinall, IV, p. 555. — Bôyens, p. 97. — Cass. fr., 5 mars 1902; R. D. I. M., p. 695.

soit chose inerte et n'ait pas d'individualité suffisante. C'est une question d'espèce.

Un navire armé mais non équipé est dans le même cas, l'équipement du navire comprenant la présence à bord d'un personnel de manœuvre.

Encore une fois il faut se reporter non pas à l'état du navire mais à son type pour trancher ces questions.

15. — Le but lucratif. — La navigation maritime n'est prise dans les liens de la loi commerciale que pour autant qu'elle ait un dessein mercantile. Que faut-il entendre par but lucratif? En général toute entreprise ayant pour objet la réalisation d'un bénéfice et dont l'instrument est le navire, poursuit un but lucratif.

Rentrent dans ces termes : Les entreprises de transport, les entreprises de grande pêche, de pilotage privé ou de remorquage.

En France comme *en Belgique*, cet élément est un des signes distinctifs du navire de mer.

En Allemagne il en est également ainsi (1).

Dans les Pays scandinaves, pour être inscrits au registre des navires ils doivent être destinés à la navigation commerciale ou au transport des passagers.

En Angleterre, rien n'a été précisé sur ce point, sauf pour les bateaux de pêche.

On entend par bateau de pêche (*fishing boat*), un bâtiment de n'importe quelle dimension et mû de n'importe quelle façon, qui est actuellement employé à la pêche maritime ou au service de la pêche maritime. Cette expression ne comprend pas, en général, les bâtiments employés à prendre du poisson dans un autre but que d'en tirer profit (2). Il existe un registre des bateaux de pêche (*fishing boats register*).

Ce but lucratif peut être *industriel* ou *commercial*. Il est industriel lorsqu'il résulte d'un travail spécial directement accompli par le personnel ou les machines du navire. Il est commercial lorsque le navire n'effectue qu'un transport de personnes ou de marchandises et réalise indirectement un bénéfice sur cette opération. A la première catégorie se rattachent la pêche, les entreprises de remorquage, d'assistance ou de relèvement des navires; à la seconde toutes celles de transport.

(1) Böyens, p. 99, n° 3. — Leo, p. 2.
(2) *M. Sh. Act.*, 1894, art. 370, *Trad.* From, p. 189.

16. — Le Voyage maritime. — On entend sous ce terme l'ensemble des opérations de l'entreprise maritime qui vont du port d'armement ou d'un autre port de chargement au port de destination, en passant par des ports d'escale, et qui sont soumises aux fortunes de la mer.

Il n'est pas douteux que les navires qui accomplissent cet ensemble d'opérations sont des navires de mer, mais, dans l'état actuel de nos législations, on n'est pas encore arrivé à une précision suffisante pour qu'on ne considère comme des navires de mer que ceux qui effectuent un voyage maritime. On continue à ranger sous ce nom ceux qui naviguent en mer, même sans effectuer de voyage, alors qu'il serait désirable de n'appliquer le régime spécial de la loi maritime, notamment la séparation des fortunes de terre et de mer, qu'à ceux qui courent véritablement le risque des fortunes de mer, c'est-à-dire qui font voyage.

17. — Vœu du Congrès de Bruxelles (1). — Le vœu ci-dessous du Congrès de Bruxelles résume la plupart des considérations qui précèdent :

« Sont considérés comme navires de mer, les navires et autres bâtiments jaugeant au moins 20 tonneaux qui font ou sont destinés à faire habituellement en mer le transport des personnes ou des choses, la pêche, le remorquage ou toute autre opération lucrative de navigation. »

18. — Éléments d'un navire quant à sa construction et à sa navigabilité. — Le navire se divise en deux parties :

1° La *coque*, *charpente*, ou *corps nu* du navire, y compris les bats mâts, les porte-haubans et les chaînes ou lattes de porte-haubans;

2° Les *agrès* et *apparaux* qui en sont les accessoires, et dont les premiers concernent plus spécialement la mâture et le gréement. On les appelle également *membres* du navire.

19. — Agrès et apparaux. — Sont agrès et apparaux tous les

(1) *Congrès de droit commercial de Bruxelles*, 1888, p. 411.

organes qui attiennent nécessairement au navire et à son matériel sans pouvoir en être distraits ou séparés (1).

Il est souvent difficile de distinguer le simple meuble qui est placé sur un navire et peut en être enlevé des agrès et apparaux qui y sont à demeure. Des controverses se sont élevées sur le point de savoir si les armes, les vivres, les combustibles rentraient dans les agrès et les apparaux. Mêmes indécisions pour ce qui concerne les chaloupes. Pour y mettre fin, il suffit de se rappeler : 1° que les agrès et apparaux sont des *organes*, par exemple les chaloupes, c'est-à-dire des moyens corporels et mécaniques ; les vivres, les combustibles ne sont pas des organes ; 2° qu'ils doivent attenir au navire, c'est-à-dire que l'idée de navigation et de navire implique nécessairement leur présence. Des armes n'attiennent pas nécessairement au navire. Les deux idées sont distinctes.

Telle doit être la solution en Belgique (2).

Les mots « armement et équipement » d'un navire, généralement employés de concert, marquent bien cette distinction. Armer un navire, c'est le munir des organes indispensables à la navigation, c'est-à-dire d'agrès et d'apparaux. L'équiper, c'est le fournir des objets complémentaires de tout genre destinés à un voyage (3).

20. — Éléments du navire au point de vue de son exploitation. — Quant à son exploitation, c'est-à-dire au point de vue du commerce de transport, on oppose le *corps* du navire considéré comme contenant et compre-

(1) Législations étrangères. — Le Code de comm. all. (art. 478) donne une solution radicale et pratique : « Dans le doute, on y fait rentrer tous les objets repris à l'inventaire du navire. » (Code comm. espagnol, id.; Code portugais, art. 485.)

Doctrine : DESJARDINS, n° 38, p. 83. — DALLOZ, Suppl., v° *Droit maritime*, n° 18 — LYON-CAEN, t. V, n°s 93 et s.

Jurisprudence : 28 déc. 1875; Trib. de comm. de Marseille, *Rec. de Mars*, 1876, I, 160. — BELTJENS, n° 4*bis*.

(2) Législations étrangères. — Code comm. all. (art. 478). — Code comm. espagnol (art. 576). — *Contra :* Code comm. italien, n° 480, pour les armes, munitions, provisions. — Code comm. port. (art. 485). — Code comm. roumain (art. 490). — *Contra ;* VALROGER, p. 76, n° I. — Trav. prép. belges N.-B., n° 1359. — Conf. DALLOZ, Suppl., v° *Droit maritime*, n°s 49 et s. ; — BELTJENS, n°s 3 et 4 ; — LYON-CAEN, n° 94, p. 64 et 65. — Cass. fr., 8 janv. 1878, D. P., 1879, I, 458. — Trib. Mars., 28 déc. 1875 (BELTJENS, n° 4*bis*).

(3) BELTJENS, n° 5. — Brux., 10 juin 1878; J. P. A., 1879, I, 37.

nant à la fois la coque, les agrès et les apparaux aux *facultés*, c'est-à-dire à son contenu ou *cargaison*.

21. — Le navire est un objet de droit. — On entend par objet de droit un ensemble de notions juridiques qui délimitent l'étendue et la portée d'une institution. La disposition et la consommation d'une chose par l'homme peut s'appeler propriété ou mariage, selon les temps et les sociétés. Il nous paraîtrait monstrueux dans nos pays, aujourd'hui, d'assimiler la possession d'une femme à la possession d'une chose, et cependant il fut une époque et il est des civilisations où il n'y a pour l'une et l'autre de ces situations qu'un même objet de droit.

Il faut se garder de croire que l'objet de droit se confonde avec la chose matérielle à l'occasion de laquelle il s'exerce. L'objet de mon droit de Propriété n'est nullement la maison dont je suis propriétaire mais la Propriété, être abstrait, institution sociale. S'il en était autrement, il n'y aurait pas de Droit. En effet, les rapports juridiques étant déterminés par la nature de l'objet, il y aurait autant de droits différents que de choses individualisées, ce qui supposerait une anarchie inexprimable, et ce qui entraînerait l'anéantissement de toute contrainte effective.

Il en est de même pour le navire. L'objet de droit qui porte ce nom ne se confond nullement avec les bâtiments à voiles ou à vapeur qui parcourent l'Océan. C'est une conception abstraite variable selon les temps, les lieux, le type des bâtiments et les conditions générales de la navigation, du commerce et de la civilisation tout entière.

Nous allons voir, par exemple, que les navires ont souvent été considérés comme des objets de propriété et même de propriété purement mobilière. Cependant le contraire n'est pas moins vrai. Des législations les ont traités en immeubles. En outre, leur copropriété a été réglée d'une façon tout à fait spéciale. L'apparition des grandes compagnies de navigation ne manquera point de faire de ces mêmes bâtiments des objets de droit différents des anciens. Enfin, le navire a une *personnalité*, un état civil, qui accentuent et rendent plus visibles les éléments abstraits qui différencient son objet juridique de sa nature matérielle (1). Ce dernier point est le plus important. Le navire est une personne et non une chose.

(1) Voir n°s 28 et s.

22. — Le navire est un sujet de droit. — Le navire a une personnalité qui est symbolisée par son pavillon. Or, le propre de la notion de personnalité, au point de vue de la technique juridique, c'est qu'elle est à la fois sujet de droit et objet de droit. Nous venons de voir que le navire était un objet de droit. Il est également un sujet de droit.

Cette dernière caractéristique n'a jamais été définie avec une pleine clarté. Aucune législation ne fait du navire une personne civile par exemple, ce qui serait hautement désirable. Mais toutes traitent cependant le navire comme doué à certains égards d'une sorte de personnalité.

En matière d'abordage, il s'agit de déterminer quel est le navire qui est en faute et quel est celui qui est créancier. Même situation en matière de sauvetage. Le navire assistant a des droits. Or, quelle est la définition du sujet de droit? C'est le titulaire, celui qui en recueille l'émolument. Impossible de ne pas reconnaître pareille qualité au navire.

Mais ce n'est pas la même notion du navire qui est sujet de droit et objet de droit. Il se présente pour les navires ce qui a lieu en matière de droits personnels. L'objet de droit, c'est la notion même de l'institution juridique. Elle est tracée par la Loi, la Coutume ou une autre force créatrice. C'est, par exemple, le Citoyen, et c'est ce qu'on appelait autrefois une fiction. Le sujet de droit, au contraire, c'est le titulaire réel, en chair et en os; l'homme vivant et moderne qui endosse l'armure juridique.

Pour les navires, l'objet de droit, c'est la conception légale du navire, telle qu'elle résulte des textes, de la jurisprudence, de la doctrine, etc.; c'est-à-dire une conception retardataire, eu égard aux progrès contemporains de la navigation et à l'ancienneté relative des institutions légales. Le sujet de droit, c'est le navire tel qu'il est, voilier à quatre mâts, chargé de nitrates ou de blés, cargo-boat plein de charbon de Cardiff, ou gigantesque liner allemand, énorme hôtel de mer, bondé de passagers.

23. — Nature mobilière des navires. — Historique. — Le droit romain assignait déjà aux navires la qualité de meubles (1), mais les meubles pouvaient être hypothéqués et les créanciers investis de droits réels de suite et de préférence.

(1) L. 20, § 4. *Quod vi aut clam;* Dig.

Au moyen-âge, ce fut le contraire. Les meubles n'avaient pas de suite par hypothèque. Tout au plus étaient-ils l'objet d'un droit de préférence. Dans les Pays-Bas et dans les régions les plus actives de la France maritime, où l'utilité du crédit réel apparaissait, on en vint à considérer les navires comme des immeubles ou comme étant des objets de droit spéciaux, d'une nature mixte et particulière, qui les rendait susceptibles d'hypothèque tout en les soustrayant aux impôts immobiliers.

L'Édit de 1666 vint bouleverser ce système. Les navires furent proclamés meubles. Le droit de suite fut supprimé et le créancier hypothécaire de ces objets mobiliers ne conserva qu'un droit de préférence.

L'ordonnance de 1681 rétablit le droit de suite au contraire, mais tout en laissant au navire son caractère purement mobilier, elle cessa d'en faire une conséquence du droit réel d'hypothèque et elle donna le droit de suite à tous les créanciers, même chirographaires, du vendeur de navire, jusqu'à ce qu'il ait fait voyage en mer pour l'acquéreur. Le Code de 1807 a confirmé l'ordonnance (1). Les navires demeurent des meubles.

Notre ancien droit belgique se rattachait au système dit des *pays de nantissement*. Il en était de même dans l'ancien droit français pour tous les pays de coutumes ou hors le droit romain.

Dans ce système, contrairement au droit écrit, la simple tradition de la main à la main ne suffisait pas à établir des droits réels sur l'objet. Il fallait une prise de possession constatée par une autorité publique. C'était le *nantissement* appelé aussi *Ensaisinement*, *œuvres de loi*, *main-mise*, et en flamand *pand*.

Ce dernier point de vue est plus pratique. Mais la vérité complète est dans la personnalité des navires. Tant que les navires n'auront pas la personnification de la loi, leur régime demeurera obscur et plein de difficultés. Le navire est, en effet, une personne et non une chose.

24. — Qu'est-ce qu'un meuble? — C'est un des termes de la grande division des biens en droit français. L'art. 516 du Code civil dit : Tous les biens sont meubles ou immeubles.

Cette division est analogue à celle du droit anglais, en choses réelles et choses personnelles, et à celle du droit romain, en *res mancipi* et *res nec mancipi*.

(1) La loi de 1879 en a modifié le système. Voir nos 194 et s. quant aux privilèges.

Sont meubles par leur nature, dit l'art. 528, les corps qui peuvent se transporter d'un lieu à un autre. C'est précisément une des caractéristiques des navires, et l'on conçoit qu'on ait pu leur assigner une nature mobilière.

Cette notion du navire est cependant d'un matérialisme exagéré. Le navire est le siège d'une entreprise, d'une communauté d'intérêts. C'est un prolongement du territoire. On peut donc dire qu'il a une importance quasi immobilière. D'autre part, il jouit d'une véritable personnalité (1).

L'influence de ce classement sur le régime des navires est, en droit belge et français, considérable. Les biens mobiliers n'étant guère protéges par le Code civil, les navires se sont trouvés hors de la protection des lois qui garantissent la propriété des immeubles ou le statut des personnes.

25. — Législation belge : Les navires sont meubles. — Autres bâtiments. — Notre législation, abandonnant la tradition nationale des pays de *main-mise*, a suivi sur ce point le Code de commerce français (art. 190). Dans son article premier elle déclare que « les navires sont meubles » (art. 527 et s. du Code civil), mais elle ajoute aussitôt que, contrairement à la règle que l'hypothèque ne frappe que des immeubles, « néanmoins ils peuvent être hypothéqués ».

Il s'ensuit que, malgré cette restriction, et si le législateur a modifié, sur certains points, pour les navires, le régime des meubles ordinaires, « la règle générale reprend sa force dans tous les cas où il n'y est pas expressément dérogé (2) ».

Quant aux autres bâtiments, bateaux d'intérieur, barques de pêche, yachts de plaisance, la loi de 1879 ne leur étant pas applicable, ils ne sont régis que par les dispositions du droit commun sur les meubles. Ainsi ils ne peuvent être hypothéqués, mais ils peuvent être donnés en nantissement (3).

Il résulte de ce principe que les navires tombent en communauté,

(1) Voir nos 22 et 28.

(2) C. d'app. Brux., 27 déc. 1879, *Pas.*, 80, 2, 109. Conf. Desjardins, I, nos 56 et s.; Beltjens, nos 83 et s.; Dalloz, Suppl., vo *Droit maritime*, no 70.

(3) Loi du 5 mai 1872, et Code civil, art. 2073 et s.; voir deuxième partie, chap. III, § 4.

qu'ils font partie des legs mobiliers, qu'ils ne sont pas susceptibles de droits réels immobiliers, tels les servitudes.

26. — Droit comparé. — Les législations se divisent sur cette question.

Les navires sont meubles en France, Belgique, Espagne, Pays-Bas, Italie.

Ils sont considérés comme des objets de droit spéciaux, ni meubles, ni immeubles, en Angleterre, en Allemagne et dans les pays scandinaves.

Cette dernière notion, qui était déjà celle des Jugements de Damme et des rôles d'Oléron, est seule conforme à la réalité juridique.

L'erreur du droit français sur ce point est si évidente que tout en affirmant ce soi-disant caractère de meuble, les législations qui s'y rattachent ont dû créer une hypothèque des navires et en sont revenues indirectement à un régime proche de celui des pays de nantissement avant le Code civil.

27. — Conflits de lois. — La nature juridique des navires est-elle soumise à la *lex loci* ou à la loi du pavillon ? En d'autres termes, un navire qui est traité dans certaines législations comme un bien quasi immobilier peut-il être reconnu comme tel en Belgique ou en France, où les navires sont meubles ?

Il faut distinguer les conflits relatifs à la nationalité et ceux relatifs à la propriété des navires. La personnalité des bâtiments de mer, leur état civil, leur pavillon, les suivent à l'étranger comme le statut suit les personnes. La propriété, au contraire, est régie par la *lex loci*, de même que tous les droits réels, et le respect intégral de cette loi est d'ordre public vis-à-vis de tous et de n'importe qui, étrangers ou regnicoles (1).

La *lex loci* a-t-elle, d'autre part, action dans le pays dont le navire bat le pavillon ? C'est une question délicate qui dépend, comme la précédente, de l'ordre public (2) de ce pays.

Il a été fait une application curieuse de ces principes à propos des bateaux de rivière battant pavillon hollandais. D'après l'art. 748 du

(1) Voir l'Introduction et, dans la deuxième partie, le chap. III, § 8 : Les conflits des droits réels, ainsi que les nos 188 et s.

(2) Voir idem.

Code de commerce des Pays-Bas, leur voyage sur Anvers équivaudrait à une navigation maritime. A-t-on le droit d'invoquer leur loi nationale pour revendiquer. à leur profit, en Belgique, la qualité de navire de mer? Pas plus que l'application d'un règlement maritime national, par exemple, celui de l'Escaut à partir de Gentbrugge, ne modifie la nature des bateaux d'intérieur qui l'observent (1), une loi étrangère ne peut faire d'un navire un bateau et réciproquement. La législation nationale est souveraine en cette matière (2).

---

(1) Voir ci-dessous chap. III.

(2) Anvers, 8 avril 1893, J. P. A., 1893, I, 177; — Anvers, 15 juin 1894, J. P. A., 1895, I, 288.

CHAPITRE II

De la Personnalité des Navires ou du Pavillon.
— Etat civil et Nationalité. —

28. — De la Personnalité des navires. — Nous venons de voir que le navire est à la fois un sujet de droit et un objet de droit et qu'il n'est ni meuble, ni immeuble. C'est donc un être juridique spécial. D'où vient cette anomalie? Le navire est généralement confondu avec les objets corporels et inertes susceptibles de propriété. On ne voit en lui, au premier coup d'œil, qu'un assemblage de membrures, une construction matérielle. Et pourtant les vies humaines et les fortunes les plus précieuses y sont liées et en dépendent. Armateurs, équipage, passagers, chargeurs, assureurs, ces multiples intérêts s'unissent en une communauté passagère dont il est l'expression vivante et qui persiste alors même que, le voyage terminé, d'autres intérêts viennent prendre la place de ceux qui ont terminé leur rôle.

Les législations ont plus ou moins aperçu cette vérité. Les rôles d'Oléron déjà ne définissaient-ils pas le navire un « meuble-immeuble »? Le droit français a eu beau affir-

mer la nature mobilière des navires, il a dû laisser place à l'hypothèque maritime. Dans l'organisation de la copropriété des navires, dans l'association des armateurs, dans le rôle éminent du capitaine, dans le règlement des avaries, dans l'organisation des privilèges, notamment en droit allemand (1), dans le port du pavillon national (2), dans la qualité de sujet-objet du droit (3), cette communauté apparaît visible, l'ensemble des intérêts liés au navire lui fait son auréole juridique et sa personnalité s'indique enfin, dans la vieille et originale qualification anglaise du navire « *a man*, un homme ».

§ 1er. — LÉGISLATION BELGE SUR LES LETTRES DE MER

29. — Ancien droit. — Les lettres de mer (*zeebrieven*) sont nées du régime de protection qui régissait l'ancien droit, spécialement au début du monde moderne, à l'époque dite mercantile. Ce sont des autorisations douanières, des laisser-passer, des patentes nettes.

A cet égard elles se confondent à l'origine, dans le droit des Pays-Bas, avec les charte-parties. Elles apparaissent avec ce caractère dans l'ordonnance de 1549 (4).

En France, de notre temps, ce sont encore des documents fiscaux. « L'acte de francisation » a, en effet, conservé cette nature. En général pourtant, elles ont dans nos législations un caractère soit de police administrative relatif au port du pavillon, soit d'instrument de

(1) *Les Schiffsglaübiger* (les créanciers *du navire*), voir 2e partie, chap. III, § 8.

(2) Dussaud. *De la propriété des navires.* — Champenois, *Armements maritimes*, II, p. 131.

(3) Voir nos 21 et 22.

(4) Ende angaende andere ter zee varende coopmanschepe wyse, die zullen gehouden zijn bij hemlien te hebbene, haerlieder *zee brief* of te charte-partie ne behoorlicke vorme : met expressie van der woenstede, name ende toename van den persoonen die de coopmanschepe senden : ende ooc van dien tot welcken zulke coopmanschepen ghesonden werden. (Ordonnance de 1549. *Toerustijnghe van schepen, in fine*; voir aussi l'ordonnance de 1551.)

crédit en tant qu'elles fournissent des références sur les charges qui grèvent le navire.

30. — La Lettre de mer. — La législation belge, nous l'avons vu (1), n'a pas dégagé la personnalité des navires. Pour elle ce sont des choses, des meubles.

Il serait cependant inexact de croire que, fût-ce sous la législation belge, les navires n'aient pas même un embryon de personnalité. Ils ont un état civil en effet. La loi du 20 janvier 1873 fixe les conditions de la délivrance aux navires de certificats ou *lettres de mer* qui leur donnent le droit de naviguer sous pavillon belge.

Les navires doivent appartenir pour plus de moitié soit à des Belges, soit à des sociétés commerciales auxquelles la loi reconnaît une individualité juridique et qui ont leur siège en Belgique, soit à des étrangers ayant une année de résidence continue dans le pays, soit enfin à des étrangers qui ont établi leur domicile en Belgique avec l'autorisation du Roi (art. 2).

Les lettres de mer portent : le nom du bâtiment, sa capacité, ses signes particuliers, le nom du capitaine et celui de l'armateur (art. 3). Le port d'attache n'est pas mentionné sur la lettre de mer. Il doit figurer à la poupe du navire (art. 16). Ces passeports maritimes n'ont qu'un caractère purement administratif et de police. Ils ne donnent nullement au navire une personnalité civile.

31.— Son rôle. — Cependant la lettre de mer emportant octroi du pavillon, et un certain nombre de conflits entre les différentes lois nationales se résolvant par la loi du pavillon, cette question a une importance qui retentit sur le droit privé (2).

(1) Voir n°s 24 et s.
(2) Voir introduction, n° 22.

La lettre de mer, passeport du navire, présente en outre dans plusieurs législations un résumé exact de son état au point de vue du crédit et des droits réels.

32. — Qu'est-ce donc qu'une lettre de mer? C'est un document émanant de l'Etat dont le capitaine est porteur, qui justifie de l'identité du navire et l'autorise à battre pavillon belge.

33. — Conditions d'octroi des lettres de mer.— Pour naviguer sous pavillon belge, tout navire, sauf les navires de l'Etat (1), doit avoir une lettre de mer (2). Pour l'obtenir il faut des conditions *intrinsèques* ou de fond, *extrinsèques* ou de forme.

Les conditions intrinsèques : Elles sont indiquées par l'art. 2. Le navire doit appartenir pour plus de moitié à des Belges, personnes physiques ou morales, ou à des étrangers remplissant certaines conditions (3).

Quant aux conditions extrinsèques : Les lettres de mer ne sont délivrées que sur une déclaration écrite et un serment prêté par le propriétaire ou, en cas de société ou de co-propriété, par le gérant, que le navire réunit les conditions requises par l'art. 2 (4).

Ce serment est prêté devant le juge de paix du canton après exhibition de la déclaration écrite, du contrat passé avec le constructeur ou du contrat de vente constatant la propriété du navire et du certificat de jaugeage.

La seule condition de fond à laquelle la loi belge subordonne l'octroi des lettres de mer a pour objet la nationalité des propriétaires du navire. Elle distingue cinq classes de propriétaires : A. Des Belges demeurant en Belgique; B. Des sociétés commerciales auxquelles la

(1) Art. 19 de la loi du 20 janvier 1873.

(2) Art. 1er de la loi du 20 janvier 1873.

(3) Art. 2 : Il ne sera délivré de lettre de mer qu'à des navires appartenant pour plus de moitié : *A*. à des Belges; *B*. à des sociétés commerciales auxquelles la loi reconnait une individualité juridique et qui ont leur siège en Belgique; *C*. à des étrangers ayant une année de résidence continue en Belgique; *D*. à des étrangers qui ont établi leur domicile en Belgique avec l'autorisation du Roi.

(4) L'arrêté royal du 21 janvier 1873, relatif à l'exécution de la dite loi, donne la formule du serment.

loi reconnaît une individualité juridique et qui ont leur siège en Belgique; C. Des étrangers ayant une année de résidence continue en Belgique; D. Des étrangers qui ont établi effectivement leur domicile en Belgique avec l'autorisation du Roi; E. Les étrangers qui ne remplissent aucune des conditions ci-dessus peuvent être propriétaires de moins de la moitié d'un navire.

La loi de 1819, que celle de 1873 a remplacée, n'admettait, en aucun cas, les étrangers à la propriété des navires si ce n'est pour les 3/8 du navire, au plus. La loi de 1873 est, on le voit, beaucoup plus large. Elle est dépourvue de toute préoccupation nationale, et dégagée de tout esprit de réglementation.

Elle offre, à cet égard, le contraste le plus déplaisant avec les lois des grands pays maritimes. Nous examinerons plus loin (2) à quelles conditions celles-ci subordonnent l'octroi de leur pavillon, et quelles sont les garanties dont elles se sont efforcées de l'entourer.

Remarquons également que si la loi belge suppose que les navires sont susceptibles de copropriété, elle ne la réglemente nulle part, sauf à propos de l'armement.

L'art. 5 de la loi du 14 mars 1819 interdisait également aux étrangers de faire des avances de fonds sur les navires belges; la loi du 20 janvier 1873 a supprimé cette interdiction.

La loi de 1819 enlevait en outre aux étrangers, qui faisaient naviguer sous pavillon étranger et qui résidaient en Belgique, la faculté d'être propriétaires de navires portant notre pavillon national. Cette interdiction n'est plus reproduite par la loi de 1873.

34. — Indications de la lettre de mer. — Les indications de la lettre de mer sont : Le nom du navire, sa capacité, ses signes particuliers, le nom du capitaine et celui de l'armateur.

35. — 1° Le nom du navire. — Tout navire doit avoir un nom (art. 3, § 1er de la loi belge du 20 janvier 1873). Tout changement de nom met fin à l'état civil naval (art. 6).

(1) Circulaire interprétative du 22 janvier 1873, BELTJENS, p. 143, n° 108 (en note).

(2) Nos 79 et s.

Comme pour les personnes, le nom du navire est un des principaux signes d'identité. La foi publique est intéressée à la fixité et à la véracité de cette indication. D'où les dispositions ci-dessus qu'on retrouve dans la plupart des législations (1). Certaines vont jusqu'à interdire, comme en matière d'enseigne et de firme commerciale, de donner à un navire le nom déjà porté par un autre (2). Sous réserve de l'application de l'art. 1382 et de la jurisprudence sur la concurrence déloyale, ce fait est licite en Belgique.

36. — 2° La capacité du navire. — La capacité du navire s'exprime en tonnes de jauge (3). Le tonnage d'un navire, c'est-à-dire l'étendue de sa capacité, constitue un de ses traits distinctifs.

C'est le moment d'exposer quelles sont les règles suivies en Belgique pour déterminer cette capacité.

37. — Jauge des navires de mer. — Nous avons vu (4) ce qu'était la jauge et le jaugeage des navires, et comment le système Moorsom était généralement employé.

La jauge des navires ou capacité des navires est réglée, chez nous, par la loi du 20 juin 1883. Le jaugeage des navires de mer, en exécution de cette loi, est réglementé par deux arrêtés, l'un du 27 août 1883, l'autre du 2 décembre 1897. Ce dernier est relatif aux espaces non utilisables pour le transport des marchandises et des passagers. Exclus du tonnage brut, suivant la méthode anglaise, leur calcul comprenait une quantité d'espaces tels que fumoirs, salons, qui servent en réalité au transport, tandis que le jaugeage belge les comptait. Il s'ensuivait que les navires étrangers avaient un tonnage brut toujours inférieur aux navires belges. D'où l'arrêté de 1897, qui s'est rapproché de la règle anglaise.

38. — Espèces de jauge, nette et brute. — La jauge brute ou tonnage brut est la capacité totale exprimée en tonneaux de mer de

(1) Desjardins, t. Ier, n° 39.
(2) Loi autrichienne du 7 mai 1879 (art. 14), *Ann. lég. étr.*, 1880, p. 305.
(3) Voir introduction, n° 35.
(4) Voir introduction, n° 35. — Cf. *Lloyd's Calendar : Rules for the Calculation of tonnage*, par G. R. Marks, p. 273, 1903.

100 pieds anglais cubes de tous les espaces clos du navire sous le pont supérieur (Règl., art. 4).

La jauge nette ou tonnage net (*register tonnage*) s'exprime par le tonnage brut, déduction faite des espaces qui ne sont pas utilisables pour l'exploitation commerciale des navires, transport de marchandises ou de passagers. C'est le tonnage légal (Loi citée, art. 2).

Quant au mode de mesurage de la jauge brute au calcul de la jauge nette, et aux services qui relèvent du ministère des finances, voir la loi et les Règlements (1).

La jauge est constatée par un certificat de jaugeage qui doit être à bord en tout temps (art. 40).

39.— Obligation du jaugeage. Navires belges et étrangers.— Le jaugeage est en principe obligatoire pour tous les navires. Pour les navires belges construits en Belgique, la demande de jaugeage doit être faite dès que le navire est ponté. Les navires construits à l'étranger sont jaugés à nouveau, mais les intéressés doivent justifier de la jauge brute du pays de provenance. Les navires étrangers sont jaugés d'office à leur première arrivée en Belgique, sauf s'ils sont porteurs d'un certificat régulier, délivré suivant les mêmes méthodes de jaugeage, au moins pour la jauge brute ou si des conventions internationales accordent la réciprocité.

Le jaugeage ne doit être renouvelé que si la capacité du navire subit un changement.

Cette obligation est sanctionnée de peines correctionnelles. (Loi du 6 mars 1818, art. 1er).

40. — Jaugeage des bateaux d'intérieur. — Quant à la jauge des navires d'intérieur, elle est réglée par les arrêtés royaux du 27 mars 1899 et du 1er mai 1889 (2). Elle a lieu en déduisant du poids du volume d'eau déplacé par le bateau à pleine charge celui du bateau vide. En cas de mutation de propriété, le nom du nouveau propriétaire doit être inscrit sur les deux exemplaires du procès-verbal de jaugeage (art. 75). Cette inscription ne crée pas un titre de propriété.

41. — 3° Les signes particuliers du navire. —

(1) Voir Pand. B., vis *Jauge*; *Navire* (*Jauge des navires de mer*).
(2) Voir Pand. B., v° *Navire* (*Jauge des navires d'intérieur*).

Quel sens la loi de 1873 donne-t-elle à cette expression? Les travaux préparatoires sont muets à cet égard.

Le modèle de lettre de mer annexé à l'arrêté royal du 21 janvier 1873 indique comme signes particuliers : 1° si le navire est à voiles, à vapeur, à aubes, à hélice, ou mixte; 2° le nombre de ponts; 3° le nombre de mâts.

Ce signalement est fort sommaire. Il dépendrait du pouvoir exécutif de compléter les signes particuliers des navires, d'y comprendre le signal du navire (1), le port d'attache du navire (2), son service et sa destination (3), par un nouvel arrêté.

Quant à sa navigabilité (4) et son conditionnement, ils ne sont soumis à aucun examen, sauf dans le cas de lettre de mer provisoire (5).

42. — De la navigabilité des navires (6). — Cette expression a plusieurs sens qui peuvent se résumer en cette définition générale : bon conditionnement du navire eu égard à sa destination particulière.

Tout navire doit présenter des garanties de solidité et de sécurité, quelle que soit sa destination. Nous verrons plus loin que les autres pays maritimes sont fort complets à ce point de vue. En Belgique il existe une visite des navires régie par le vieux décret des 9-13 août 1791, l'article 16 du Code de commerce et des arrêtés royaux des 25 novembre 1851, 14 décembre 1876 et 24 décembre 1884. Avant de prendre charge, le capitaine est tenu d'y faire procéder.

Outre le conditionnement de tout navire ou la navigabilité des navires en général, certains exigent une navigabilité spéciale. Aussi la navigabilité des bâtiments affectés au transport des émigrants est sou-

(1) Voir n° 62.

(2) Voir n° 63.

(3) Voir n°s 64 et s.

(4) Voir n° 70.— Indépendamment de la lettre de mer il y a une visite des navires et certaines conditions spéciales sont exigées vis-à-vis de certains navires. Conf. n° 42.

(5) Voir n° 46.

(6) Voir Pand. B., v° *Navigabilité.*

mise, par des motifs d'humanité, à des conditions strictes (1). Il en est de même pour certains bateaux à vapeur effectuant une navigation régulière (2), pour les bateaux de transport, trains et radeaux de navigation intérieure (3), les bacs et bateaux de passage des cours d'eau navigables (4). Toutes ces prescriptions sont d'ordre public.

La navigabilité a également des effets purement civils en matière d'affrètement (5), d'assurance (6), d'avaries (7), d'abandon (8), d'emprunt à la grosse (9), de loyer des gens de mer (10), de délaissement (11), de transport de passagers (12).

La loi du 21 juin 1849 punit, en outre, de travaux forcés à temps, les capitaine, pilote, officiers ou gens de l'équipage qui, volontairement et dans une intention criminelle, perdent le navire en le rendant complètement innavigable. De même, est puni de trois mois à trois ans d'emprisonnement le capitaine qui aura méconnu les devoirs que la loi lui assigne en abandonnant son navire (13).

43. — Les visites de navires. — Il y a deux espèces de visites des navires. La première est celle qui est imposée à l'armement comme une obligation civile vis-à-vis des chargeurs et qui est visée par l'art. 15 de la loi maritime. Nous l'examinerons en commentant cet article.

La deuxième est une règle de police qui est généralement confondue avec la précédente et qui est régie par le décret des 9-13 août 1791 relatif à la *police* de la naviga-

(1) PAND. B., v° *Emigration*, n°s 27 et s.; Loi du 7 janvier 1891 et arrêté du 29 avril 1890.
(2) Arrêté royal du 18 janvier 1875, BELTJENS, n° 80.
(3) Art. 1 à 10 de l'arrêté royal du 1er mai 1889.
(4) Art. 1er de la loi du 8 mai 1888.
(5) Art. 72, 95, loi maritime.
(6) Art. 168, id.
(7) Art. 102, id.; art. 113, id.
(8) Art. 31, id.; PAND. B., v° *Abandon de navire*, n° 282.
(9) Art. 24, id.
(10) Art. 54, 55, 56, id.
(11) Art. 199, id.
(12) Art. 132, id.
(13) Loi du 21 juin 1849, art. 29 et 31.

tion et des ports de commerce. A la différence de celle de l'art. 16 qui ne prévoit qu'une visite, avant de prendre charge, celle-là en ordonne deux, la première, lors de la mise en armement du navire, la seconde, lors de la prise de charge.

Les barques et chaloupes de pêche sont exemptées de la visite. Les caboteurs sont visités une fois l'an ; les longs courriers à chaque voyage.

Elles correspondent à la survey des Lloyds ou du Board of Trade sans en avoir malheureusement la sévérité et les multiples garanties.

L'origine de ces règles est double. En tant qu'obligation civile elle est née, à la fois des chargeurs et des assureurs.

Dans l'ancien droit maritime, les chargeurs jouaient, dans l'aventure, un rôle bien plus effectif que de notre temps. Notamment dans le droit d'Oléron, de Damme et de Westcappelle, il y a entre le patron de la nef et les chargeurs une étroite communauté ; de même dans tout le droit méditerranéen jusqu'au Consulat de la mer. Depuis, les progrès du droit les ont exclus de plus en plus de tout rôle dans la navigation. Celle-ci, débarrassée de leurs recours particuliers, est devenue de plus en plus régulière. La règle de l'art. 16 fait partie de ce bagage suranné. C'est un résidu juridique.

Au point de vue des assureurs, l'origine est analogue. Afin d'écarter toute discussion sur la navigabilité et le vice propre, il était expédient d'établir l'état du navire au départ. C'est ce que fit la déclaration de 1779 en France, instituant la visite. C'est ce qu'avait déjà prévu la coutume d'Anvers dans son art. 5, obligeant le capitaine à recourir à cet effet aux doyens de métier. Mais, depuis l'institution perfectionnée des *Lloyds* et du *Veritas*, qui garantit les assureurs beaucoup mieux, en centralisant internationalement ce service, la visite de l'art. 16 du Code de commerce a perdu tout son intérêt.

Telle est l'origine civile de la règle. Mais elle a également une origine purement réglementaire ou de police. Les huissiers visiteurs de l'ordonnance de 1681 étaient des officiers fiscaux (1), agissant au nom du souverain. Avec le temps, la souveraineté a cessé d'apparaître sous

(1) Art. 2, titre V, livre Ier. — Voyez aussi (introduction) l'ordonnance de 1549 et le n° 142.

cet aspect cupide et mercantile et le souci purement fiscal a fait place à la nécessité de protéger la vie humaine, dont les intérêts civils font, en général, trop bon marché, et de maintenir la marine nationale au degré le plus élevé possible. De là des institutions comme la *survey* du *Board of Trade* anglais; de là la visite des navires du décret de 1791.

On a contesté à cette formalité le caractère de loi de police (1). Mais la controverse était engagée sur la portée de l'art. 16 de la loi maritime (art. 225 du Code de commerce français), disposition qui ne concerne assurément que des intérêts civils. Il en résulte qu'elle n'a point d'autorité sur le décret de 1791 et ses arrêtés royaux complémentaires. Ceux-ci édictent si bien des mesures de police qu'elles sont remises à la surveillance du commissaire maritime qui peut s'opposer au départ du navire qui n'est pas muni de ses certificats de visite (2).

44. — Les navires étrangers y sont-ils soumis ? — Logiquement, au premier abord, il faut répondre oui. Jacobs commet une évidente erreur en restreignant la compétence du commissaire maritime aux seuls navires belges (3). Les textes sont formels : « Aucun navire national ou *étranger* ne pourra sortir du port sans en avoir reçu l'autorisation du commissaire maritime ».

Mais la question est mal posée. Tout d'abord, la compétence du commissaire maritime comprend « tous actes d'intérêt public, relatifs à la police maritime ». Dans quelle mesure la visite des navires est-elle d'intérêt public? Si elle est dictée par des raisons d'humanité, elle doit s'appliquer à tous les navires. Si elle est poussée par le souci légitime de ne laisser naviguer sous pavillon national que des navires qui puissent lui faire honneur, elle se restreint, en ce qui concerne la visite, aux seuls navires belges.

Cette deuxième raison est de beaucoup la plus forte, et l'expression « intérêt public » la confirme. Il en résulte que si tous les navires nationaux ou étrangers sont sous la surveillance générale des com-

(1) Dalloz, Suppl., v° *Droit maritime*, n° 624; — Beltjens, n°s 11 et s., sous l'art. 16; — Desjardins, n° 408; — de Valroger, n° 370; — Lyon-Caen et Renault, n° 548. — Cass. fr., 11 févr. 1862, D. 1862, I, 247. — Jacobs, tome Ier, n° 131; — *Contra* : Cresp et Laurin, II, p. 580; — Ruben de Couder, v° *Capitaine*, n° 140.

(2) Art. 24, A. R., 8 mars 1843; art 17 et 19, *id.*

(3) Jacobs, I, n° 130.

missaires maritimes, l'intérêt public de leur visite ne concerne que les navires belges.

En outre, il y a deux visites successives prescrites par le décret de 1791, l'une avant l'armement, l'autre au moment de prendre charge. On peut imaginer un navire étranger qui arriverait en Belgique non armé ou qui se désarmerait dans un port belge pour s'y réarmer ensuite, mais il est impossible de penser sérieusement qu'on ait pris un décret pour ce cas exceptionnel. Le décret ne peut donc concerner que les navires nationaux.

Cette solution est conforme à la pratique des choses. Les navires belges ne sont pas visités à l'étranger. C'est que le navire jouit d'une personnalité. Internationalement, il y a un statut du navire, et le pavillon couvre son conditionnement, sauf les cas d'ordre public du lieu où le bâtiment se trouve ; mais ces cas sont rares.

45. — 4° Le nom du capitaine et celui de l'armateur. — Le capitaine est le représentant légal de l'armement et, peut-on dire, du navire, dont il répond. Il est indispensable que son nom figure sur la lettre de mer non seulement pour ce motif, d'ordre général, mais encore parce que la loi de 1873 soumet le capitaine à différentes obligations sous des pénalités expresses (art. 17).

Ainsi il doit veiller à la restitution des lettres de mer périmées (art. 7), à leur présentation dans les ports aux autorités belges (art. 12, 13 et 14), à l'inscription du nom du navire et de son port d'attache sur la poupe (art. 16).

En cas de remplacement provisoire ou définitif du capitaine, le nouveau titulaire de cette fonction doit faire légaliser sa signature par l'autorité belge (art. 11), et le ministre des finances doit être avisé du changement.

Que faut-il entendre par « nom de l'armateur » ? L'armateur s'entend ici dans le sens de « propriétaire ». Cependant, en cas de copropriété, le nom du gérant suffit.

46. — Différentes espèces de lettres de mer. — Il y a trois espèces de lettres de mer : 1° La lettre de mer ordinaire et définitive ; 2° la lettre de mer provisoire ; 3° la lettre de mer extraordinaire.

Les lettres de mer *provisoires* sont délivrées par le ministère des finances pour les navires qui, réunissant les conditions de l'art. 2, sont achetés ou construits à l'étranger. Elles sont remplacées, à l'arrivée du bâtiment en Belgique, par une lettre de mer définitive et ne valent que pour deux ans (1).

Un arrêté ministériel du 27 janvier 1875 porte que l'octroi de toute lettre de mer provisoire pour navires achetés ou construits à l'étranger est subordonné à la production d'un certificat constatant leur bon état de navigabilité (2).

Les lettres de mer *extraordinaires* sont délivrées pour un seul voyage, afin que des navires construits en Belgique au compte d'étrangers puissent se rendre, sous pavillon belge, dans un port étranger (3).

Ces deux espèces de lettres de mer sont délivrées en vertu d'une simple tolérance administrative, qui cesse en cas d'abus (4).

Cette hypothèse se restreint soit au cas où le consul étranger résidant en Belgique n'a pas, d'après la législation de son pays, le droit de délivrer des lettres de mer, soit à celui où le pays étranger dont il s'agit n'a pas de consul en Belgique (5).

47. — Effets des lettres de mer. — Elles ont une durée de quatre ans. Pendant ce temps elles règlent et fixent l'identité du navire, et le soumettent à la loi belge, pour toutes les questions qui sont réglées par la loi du pavillon.

48. — La lettre de mer classe-t-elle le navire? — Nullement. Pas plus que la loi du 20 janvier 1873 n'entame le régime des droits réels, elle ne s'occupe sérieusement de la condition technique du navire, et pas plus à ce sujet qu'à propos de sa propriété, elle n'offre la moindre garantie. Elle ne s'occupe ni de son type, ni de sa navigabilité (6). Il s'ensuit cette conséquence extraordinaire qu'un navire

(1) Leurs formalités sont réglées par un arrêté royal du 21 janvier 1873, du 4 mai 1901, et des arrêtés ministériels du 22 janvier 1873, 20 août 1885 et 4 mai 1901 (voir art. 8 de la loi).

(2) *Moniteur* du 30 janvier 1875.

(3) Art. 9 de la loi.

(4) Art. 10 de la loi.

(5) Discours de M. Malou, *Ann. parl.*, 12 déc. 1872, p. 192-196.

(6) Sauf en cas de lettre de mer provisoire, voir n° 46.

muni d'une lettre de mer, peut parfaitement ne pas être un navire de mer. Il ne doit pas nécessairement être un navire de commerce (1). La seule réserve au point de vue de sa destination est le refus de la lettre de mer à tout navire qui doit être équipé en guerre, en violation de la neutralité, ou comme corsaire, pirate ou enfin pour la traite (2).

49. — La lettre de mer fait-elle preuve de la propriété des navires?— Non. La loi du 20 janvier 1873 est une loi de réglementation administrative et d'ordre public. La plupart des législations étrangères sur le même objet ont également ce caractère. Elles y ajoutent il est vrai des modifications au régime de la propriété même et influent sur la nature des droits réels maritimes. Il n'en est pas ainsi en Belgique, où la lettre de mer n'offre aucune garantie et ne fait point preuve de la propriété. Elle ne dispense pas de l'art. 2 de la loi de 1879 pour les navires belges (3). Il en résulte qu'elle peut cependant constituer un commencement de preuve par écrit, dans le cas où la preuve par témoins est recevable (4). Pour les navires étrangers, ils sont régis par la loi de leur pavillon. Les tribunaux belges auxquels ces questions sont soumises ont à apprécier la question de propriété selon la loi étrangère, sauf l'ordre public national, et quant au fond et quant aux formalités dont les lois maritimes entourent les transmissions de propriété des navires (5).

50. — Extinction des lettres de mer. — Elles prennent fin: 1° par l'expiration de leur durée; 2° par toute modification de la quotité de propriété belge qui rendrait l'art. 2 inapplicable; 3° par un changement de nom du navire; 4° par l'emploi du navire comme corsaire, pirate ou pour la traite; 5° par sa prise ou sa destruction (6). Les « mots en cas de prise et destruction du navire » visent également le cas de perte totale ou démolition du navire (Rapport de la section centrale).

(1) Voir PAND. B., v^is *Lettre de mer*, n°s 22 et 27; *Hypothèque maritime*, n° 117.
(2) Art. 5 et 6 de la loi de 1873 sur les lettres de mer.
(3) Voir n° 174.
(4) Voir aux n°s 172 et s.
(5) Voir aux n°s 188 et s.— Voy. PAND. B., v° *Lettre de mer*, n°s 5 et s.
(6) Art. 6.

50[bis]. — Inscriptions sur la poupe. — La loi du 20 janvier 1873 oblige le capitaine à faire inscrire en lettres distinctes le nom du navire et celui du port d'attache sur la poupe du navire (1). Ce sont ses *marques*.

51. — Sanctions pénales. — Les infractions à la loi du 20 janvier 1873 sont punies d'une amende de 50 francs à 2,000 francs, sans préjudice des peines qui frappent le faux témoignage (2).

Notamment en serait frappé (3) l'étranger qui n'aurait en Belgique qu'un domicile fictif et prêterait néanmoins le serment exigé par l'art. 2.

Le fait de naviguer sous pavillon belge, sans lettre de mer régulière, est passible d'une amende de 500 à 5,000 fr. et d'un emprisonnement d'un mois à deux ans. S'il se présente des circonstances atténuantes, il peut être fait remise de l'emprisonnement.

Ces infractions constituant des délits, les tribunaux correctionnels sont compétents (4).

52. — Renouvellement des lettres de mer. — La Circulaire interprétative du 22 janvier 1873 s'exprime à cet égard dans les termes suivants :

« Pour obtenir une nouvelle lettre de mer en remplacement d'une lettre de mer définitive périmée ou en cas de changement de nom du navire, l'intéressé ne doit produire, à l'appui de sa demande, que l'ancienne lettre de mer et le certificat de jaugeage. Toutefois les fonctionnaires désignés à l'article 2 de l'arrêté ministériel du 22 janvier 1873, s'abstiendront de délivrer une nouvelle lettre de mer, s'ils ont des raisons de supposer que le navire a été transféré à un autre propriétaire ou que l'ancien propriétaire ne se trouve plus dans les conditions exigées par l'article 2 de la loi. Ils en référeront, dans ce cas, au

(1) Art. 16.
(2) Art. 17, § 2.
(3) Circulaire interprét. du 22 janv. 1873, BELTJENS, no 108.
(4) Art. 43 de la loi du 21 juin 1849.

ministre, qui exigera éventuellement une nouvelle affirmation de propriété devant le juge de paix » (1).

53. — Restitution de la lettre de mer. — En cas de destruction du navire ou de vente en pays étranger, le capitaine remettra la lettre de mer à la légation ou au consulat belge, en indiquant le motif de la restitution. La légation ou le consulat en délivrera récépissé au capitaine et la fera parvenir avec mention du motif de la restitution au ministre des finances. A défaut de légation ou de consulat, le capitaine est tenu de canceller la lettre en présence de son équipage ou à défaut, d'un fonctionnaire public et de transmettre la lettre au ministre des finances (art. 7, al. 2 et 3).

Cette disposition de la loi de 1873 a empêché le législateur de 1879 de donner suite à son projet d'inscription de l'hypothèque maritime sur la lettre de mer qui serait devenue ainsi un document relatif au crédit réel du bâtiment. Il est difficile de comprendre la raison de ces scrupules.

54. — Quel est le régime des bateaux de pêche? — Les bâtiments de pêche doivent être munis d'une déclaration du propriétaire certifiée exacte par l'administration communale, conforme à une formule qui est déterminée par arrêté royal (2).

Ce certificat de propriété tient lieu de lettre de mer.

A ce document, la Convention de La Haye a ajouté un certificat de nationalité qui est, en pratique, bien plus important, et des indications relatives à l'identité du navire.

Elle a notamment organisé un régime international d'enregistrement des bateaux de pêche (art. 5) applicable à la mer du Nord et aux eaux territoriales (3).

Par ses articles 6 et suivants, elle règle les inscriptions à faire sur la coque, sur la grande voile et sur les apparaux et engins de pêche.

Son article 12 dispose : Le patron de chaque bateau doit être porteur d'une pièce officielle dressée par les autorités compétentes de son pays qui lui permette de justifier de la nationalité du bateau.

Ce document indique obligatoirement la lettre ou les lettres et le

(1) Beltjens, n° 108, note.

(2) Loi de 1873, art. 20. Arrêté royal du 21 janvier 1873, art. 3, et arrêté royal du 18 septembre 1894, n° 40.

(3) Voir n° 130.

numéro du bateau, ainsi que son port d'attache, sa descriptions, on nom, les noms ou la raison sociale de son propriétaire. Il est délivré par le commissaire maritime (1).

On pourrait se demander si l'article 20 de la loi du 20 janvier 1873 est applicable aux bateaux qui naviguent à la grande pêche et sont pontés. Nous avons vu (2) que ces bâtiments sont assimilés aux navires de mer. Cette assimilation les soumet-elle à l'article 1er de la loi de 1873 qui rend la lettre de mer obligatoire à tous les navires de mer? La négative nous paraît certaine. Une simple déclaration du propriétaire doit suffire. Le texte de l'article 20 est absolument général. L'expression « bâtiments de pêche » comprend tous les bâtiments employés à la pêche, quelle que soit leur importance, et sans distinguer le genre de pêche qui fait leur destination, non plus que la nature de leur pontage.

55. — Bateaux d'intérieur. — Leur régime. — 1° *Définition et espèces.* — Nous avons vu (3) qu'étaient bateaux d'intérieur, les bâtiments construits pour naviguer sur les eaux intérieures et se livrant à ce genre de navigation.

On y distingue les *bacs* ou bateaux de passage qui ne sont pas de véritables bateaux, mais des accessoires d'un chemin public ou privé (4) et les *bateaux* proprement dits.

Ces derniers se subdivisent à leur tour en deux catégories : les bâtiments qui servent à un usage privé ou *bateaux* (5) au sens propre et les *barques publiques* appelées également barques d'ordonnance, messageries ou voitures d'eau, parmi lesquelles il faut signaler les *bateaux à vapeur*, soumis à un régime spécial (6). Il faut également signaler les *allèges* fluviales (7), les *bateaux toueurs* ou *remor-*

(1) Voir nos 130 et s.

(2) Commentaire à l'art. 1er, no 3; *Trav. prép. belges* : « Un membre demande si les bateaux employés à la grande pêche maritime doivent être considérés, à défaut d'un texte formel, comme navires de mer. L'avis de la commission est affirmatif; elle n'exclut que les bateaux non pontés ou ceux qui ne font que la pêche côtière » (N. B., no 1258).

(3) No 2*bis*. — Voir no 124.

(4) PAND. B., vo *Bacs et bateaux de passage*. — BELTJENS, *Code civil*, art. 531; — MAHIEU, *Manuel des huissiers*, vo *Saisie exécution*.

(5) Voir pour le régime juridique le no 124.

(6) PAND. B., vo *Bateau de transport*. — Voir no 42.

(7) PAND. B., vis *Allège*; *Allège en matière douanière*. — Voir no 1.

queurs (1), les *bateaux dragueurs* (2); les bateaux-lavoirs ne sont pas des bateaux, mais des usines (3).

Il existe pour les bateaux une présomption *juris et de jure* analogue à celle que nous avons signalée pour les navires (4). Le règlement général du 1er mai 1889 désigne sous la qualification de « bateau » tout navire, vaisseau, bâtiment ou embarcation en usage sur la mer, sur les rivières ou sur les canaux. C'est une présomption relative à la police de la navigation et non pas une définition.

2° *Leur régime administratif.* — Alors que dans d'autres pays, notamment en Hollande (5) et en Allemagne (6), les bateaux d'intérieur sont soumis à un régime analogue à celui des navires de mer en Belgique, aucune disposition n'assure le public, ni de leur identité, ni de leur crédit.

Le règlement général des voies navigables administrées par l'Etat soumet cependant les bâtiments qui veulent naviguer sur elles à certaines conditions qui ont quelque rapport avec celles qui sont exigées par la loi sur les lettres de mer.

Marques. — L'art. 2 stipule que les bateaux doivent porter à la poupe, inscrits en caractères de 0m08 au moins de hauteur : leur dénomination, leur tonnage maximum, le nom, les initiales des prénoms et le domicile du propriétaire; en outre, les bateaux à vapeur et les bateaux faisant un service régulier portent une flamme rouge.

Quant aux trains de bateaux (art. 3), ils portent un écriteau indiquant, en caractères de 0m08 au moins de hauteur, le nom et le domicile de leur propriétaire.

Les barquettes et embarcations de plaisance ont à leur poupe une plaque de métal sur laquelle doivent être peints, en caractères de 0m04 de hauteur, le nom, les initiales des prénoms et le domicile du propriétaire (art. 9).

Documents. — En outre, tout patron (art. 8) doit être porteur : 1° d'un exemplaire du règlement; 2° d'un procès-verbal de jaugeage; 3° de la quittance des droits de navigation ou du permis de circulation à vide; 4° d'une lettre de voiture en bonne forme.

(1) PAND. B., v° *Bateau de transport*, n° 72.
(2) PAND. B., v° *Bateau de transport*, nos 73 et s.
(3) *Id.*, nos 76 et s.
(4) Voir n° 2.
(5) TRIPELS, *Codes hollandais*, art. 748 et s. du Code de Commerce, p. 423.
(6) Loi de juin 1895, voir ci-dessous, n° 89.

Conditions de navigabilité. — Tout bateau, train ou radeau doit être muni des moyens nécessaires pour assurer une navigation active et régulière (art. 7).

Les bateaux en mauvais état soit par vice de construction, vétusté, excès de chargement ou avaries sont retenus jusqu'à réparation (art. 4).

Tout bateau, train ou radeau, en cours de navigation, doit avoir à bord au moins un patron et un aide (art. 5).

Tout bateau peut être visité afin de constater si la loi est appliquée.

Il existe une limite de charge (art. 57) et une limite de vitesse (art. 58), 120 mètres à la minute en Meuse et sur le canal de Gand-Terneuzen, 70 mètres dans les autres endroits. Il existe aussi une limite de remorque (art. 63), quatre bateaux, sauf autorisation.

Sanction. — Ces prescriptions ont une sanction pénale (art. 100 et s.).

56. — Quel est le régime des navires de l'Etat? — L'art. 19 de la loi de 1873 soustrait les navires de l'Etat au régime des lettres de mer.

« Sous la dénomination de navires de l'Etat, sont compris, indépendamment des bâtiments de guerre, les malles-postes, les embarcations de pilotage, de sauvetage et toutes autres embarcations qui appartiennent au gouvernement (1). »

Quels documents ont-ils à bord? Leur capitaine est muni d'un certificat ou lettre délivré par le Ministre au nom du Roi; il mentionne le nom du navire, la catégorie à laquelle il appartient, son tonnage et le service auquel il est affecté.

Les bâtiments de guerre des autres nations n'ont pas à user de cette précaution : leur artillerie, leur état-major et leur équipage portant des tenues militaires ne peuvent faire douter de leur caractère de navire de guerre.

Les croiseurs-avisos chargés de surveiller les pêcheries de la mer du Nord, n'étant pas armés, leurs commandants doivent être commissionnés par le gouvernement (2). Ils doivent donc être porteurs d'une lettre qui est une véritable lettre de course (3).

(1) Circul. du 22 janvier 1873, Beltjens, n° 108, note.
(2) Convention du 6 mai 1882.
(3) Voir n° 65.

57. — Dispositions complémentaires. — Le statut du pavillon, régime administratif de la propriété des navires, doit se compléter en Belgique par le titre Ier du livre Ier de la loi maritime intitulé : « des navires et autres bâtiments de mer » (voir spécialement art. 2 et 4) (1), par le titre V : « De l'Hypothèque maritime (2) », « la loi et les règlements sur le jaugeage des navires de mer et des bateaux (3) » et les dispositions sur le domicile des navires (4). Sur ce dernier point, la loi maritime est muette. Le port d'attache est bien mentionné dans la déclaration qui précède l'octroi de la lettre de mer, mais cette indication n'est pas portée sur la lettre elle-même (5). Seuls les bateaux de pêche ont un port d'attache (6).

§ II. — DROIT COMPARÉ.

A. — PRÉAMBULE.

58.— Certificat de nationalité et certificat de propriété. — Il faut séparer nettement ces deux notions sous peine de laisser cette matière dans la confusion. Le certificat de nationalité ou la lettre de mer proprement dite confère le pavillon et donne au navire sa loi.

Il est subordonné à un ensemble de conditions administratives qui sont affaires purement nationales et qui peuvent

(1) Voir n° 170.
(2) Voir chapitre III, § 8, 2e partie.
(3) Voir nos 37 et s.
(4) Voir n° 63.
(5) On annonce le dépôt d'un projet de loi modifiant le régime de la lettre de mer. Nous le commenterons dans un appendice à un des volumes qui suivront, si cette loi vient à être votée et promulguée.
(6) Voir n° 130.

concerner des exigences relatives à la propriété sans constituer par le fait un certificat de propriété. La lettre de mer belge en est un exemple. (1)

Il semble en être autrement, dans certains pays, en Angleterre et en Allemagne. Mais ce n'est qu'une apparence. Ces pays ne s'occupent que de leurs navires nationaux et ne se soucient guère des navires étrangers. Ils règlent les questions de propriété en même temps que les questions de nationalité parce que la stabilité de la propriété leur paraît avec raison un grand élément de prospérité, et que l'ordre public leur ordonne de faire de ces questions de droit privé, des questions d'ordre public et de police qui dépassent la portée du territoire et suivent le pavillon sur mer. Mais, pour être réunies sur un même titre, ces questions n'en sont pas moins différentes.

Le certificat ou le titre de propriété soulève une question de droit international privé beaucoup plus générale que la loi du pavillon qui s'étend malaisément à la transmission de la propriété. L'incompatibilité entre les deux notions apparaît dans le fait que la propriété est régie par la loi territoriale qui ne permet pas l'application des lois étrangères et par conséquent celle dont la lettre de mer est le titre.

Il résulte de tout ceci que le certificat de propriété, et la propriété même dépendent du pavillon et sont liés au certificat de nationalité en haute mer et partout où ne règne pas une autre loi. Dès que le navire pénètre dans l'imperium d'une autre nation, il conserve sa nationalité et le certificat qui l'atteste, mais le régime de sa propriété lui échappe, surtout dans ses relations avec les tiers. Tout au plus n'en conserve-t-il l'exercice que pour autant que la loi du lieu le lui permet. Même dans ce cas, on voit combien les

(1) Voir n° 49.

questions de nationalité et de propriété divergent. Aussi la législation italienne a-t-elle sagement fait en les séparant.

Nous eussions dû, pour être logique, les exposer successivement. Cependant, dans le chapitre qui s'ouvre, elles seront réunies. Pourquoi? C'est que, pour les plus importantes législations, le régime de la propriété est devenu une des conditions de l'octroi du pavillon. Elle forme donc l'accessoire obligé de l'étude de la nationalité des navires. C'est à ce point de vue seulement que nous les avons jointes.

Quant à l'acquisition, au transfert et à la perte de la propriété des navires en droit belgique et en droit international privé, nous l'exposerons plus loin. (1)

La véritable raison de ces obscurités, c'est que le certificat de nationalité représente la personnalité du navire et que la propriété des navires est considérée comme un droit réel et non comme un droit personnel. Le jour où on parlera de la capacité des navires et non plus de leur propriété, la plupart de ces difficultés s'évanouiront (2).

B. — Mentions de la lettre de mer en droit comparé.

59. — Quelles sont les conditions auxquelles, en droit comparé, la nationalisation des navires, c'est-à-dire l'octroi de la loi du pavillon, est subordonnée? — De même que, pour les personnes soit physiques, soit civiles, les lois exigent un ensemble de conditions qui leur confèrent la qualité de regnicoles, de même, pour que les navires obtiennent la naturalisation, il faut qu'ils aient été reconnus navires nationaux. Cette reconnaissance dépend de conditions de fond et de forme (3). Les princi-

(1) Voir nos 170 et s.
(2) Voir 2me partie, ch. III, § 8.
(3) Voir nos 29 et s. pour le système de la loi belge.

pales touchent à la nationalité des propriétaires, au nom du navire, à son port d'attache, à son tonnage, à son type et à sa navigabilité, à la nationalité de son personnel.

60. — **1° Nationalité des propriétaires** (1). — *La loi anglaise* examine d'abord les *qualités requises pour être propriétaire de navires britanniques (qualifications for owning British ships).* Il faut être Anglais ou *denizé* (petite naturalisation) et, dans ce cas, avoir prêté serment d'allégeance, résider sur les domaines de la Reine ou être associé à une entreprise qui y agit. Mêmes conditions pour un Anglais dénaturalisé.

Un navire n'est navire britannique que s'il appartient *en entier* à une de ces personnes.

En France, le navire peut appartenir par moitié à des étrangers (loi du 9 juin 1845). La loi ne s'occupe pas des sociétés. Leurs actions peuvent appartenir en totalité à des étrangers, ce qui fait qu'en France il n'y a, peut-on dire, aucune garantie à cet égard pour une marine nationale.

En Italie, les étrangers doivent résider depuis cinq ans au moins dans le pays et ne peuvent participer à plus du tiers de la propriété des navires.

L'Italie, à la différence de la France, a su régler la situation des sociétés de navigation. Pour celles en nom collectif ou en commandite, il suffit qu'un des associés solidaires soit régnicole, bien que la société ait son siège à l'étranger. Si elles sont entièrement composées d'étrangers, elles sont assimilées aux conditions exigées pour les étrangers mêmes. Les sociétés anonymes sont réputées nationales si leur siège principal est dans l'État et si elles y tiennent leurs assemblées générales. Les succursales des sociétés étrangères autorisées sont assimilées aux étrangers résidants, si elles y possèdent un représentant muni d'un mandat général (art. 40 du Code de la marine marchande de 1886).

En Espagne, par contre, il n'y a pas de conditions spéciales de nationalité. Tout commerçant peut être propriétaire de navires, à condition d'être inscrit au registre du commerce (art. 16, 17, 22

(1) Loi-code pour les textes sur la marine marchande. *An act to consolidate enactments relating to merchant shipping,* 57 et 58 Vict., ch. 69. 25 avril 1894. Première partie : Enregistrement des navires (Registry).

573 du Code de commerce de 1885 et règlement du 21 décembre 1885 sur les registres de commerce).

En Russie, régime nationaliste, les sujets russes ont seuls le droit d'arborer pavillon de commerce russe. Y sont assimilés les sociétés russes par actions dont le siège principal est dans l'empire; les maisons de commerce dont un des directeurs ayant signature est Russe, les associés pour l'achat ou la construction de navires si l'associé principal est Russe (Code de comm., art. 138) (1).

En Suède (art. 1er des lois maritimes scandinaves) le navire est suédois lorsque, des deux tiers au moins, il est la propriété de sujets suédois et norvégiens ou lorsqu'il appartient à une société par actions ayant siège dans le royaume et dont l'administration est composée d'actionnaires suédois. L'armateur gérant doit toujours être sujet suédois et domicilié en Suède.

En Danemark (idem), les étrangers domiciliés depuis cinq années au moins dans l'Etat sont admis à la qualité de propriétaires de navires.

En Norvège (idem), la loi est plus sévère qu'en Suède et qu'en Danemark. Un navire norvégien doit appartenir exclusivement à des Norvégiens, l'association entre Norvégien et Suédois est admise si l'armateur gérant est Norvégien et domicilié en Norvège. S'il y a société, le bureau principal et le siège de l'administration qui doit se composer d'actionnaires norvégiens, doivent se trouver en Norvège (2).

États-Unis et autres pays. — *Aux Etats-Unis*, les navires enregistrés sont qualifiés navires américains quand ils sont en totalité la propriété de citoyens des Etats-Unis et commandés par un officier des Etats-Unis. Les conditions d'enregistrement et de propriété sont très protectionnistes; notamment le navire doit être de construction nationale (3). La limite normale de tonnage est de 20 tonnes (R. S., 4311). Les navires d'intérieur sont exceptés (18 avril 1874). Les étrangers sont exclus de même en *Turquie*, au *Mexique*, au *Brésil*, en *Uruguay*, en *Portugal*. Au *Chili*, Code comm., art. 827, les étrangers domiciliés depuis trois ans et exerçant un commerce ou une industrie peuvent être propriétaires de navires.

(1) Trad. Tchernov.
(2) Lois marit. scandin., trad. Beauchet et Lyon Caen.
(3) Revised Statutes, 4131, 4132, 4136, 4134, 4133, 4135, 4165.

Au Pérou, pas de conditions spéciales imposées aux étrangers pour l'usage du pavillon national, idem au *Paraguay*, en *Colombie*, en *République Argentine*. (Code comm., art. 859.)

En Allemagne, les étrangers et sociétés étrangères sont exclus (1).

En Autriche, le navire doit appartenir pour 1/3 à des Autrichiens ou à des sociétés constituées en Autriche et y ayant leur siège, art. 2 (2).

Aux Pays-Bas, la loi du 28 juin 1869 règle la délivrance des lettres de mer à tous les navires de mer portant pavillon néerlandais. Ils doivent appartenir en propriété pour plus de moitié à des Néerlandais ou à des personnes résidant dans les Pays-Bas, ou à des sociétés en nom collectif ou en commandite établie dans les Pays-Bas, et dont plus de la moitié du capital social est collectivement représenté par des associés néerlandais ou résidant dans les Pays-Bas, ou enfin à des sociétés commerciales anonymes ou à des associations ayant la personnification civile, établie les unes et les autres aux Pays-Bas suivant les lois du pays et y possédant leur siège d'administration (art. 2).

61. — 2° Le nom du navire. — C'est un des principaux moyens d'identification du navire. La plupart des législations s'en occupent et obligent à une inscription du nom sur la coque. C'est une des *marques* du navire.

En France (3), en Italie (4), en Angleterre (5), aux Etat-Unis (6), en Suède (7), en Belgique (8), il en est ainsi.

Mais, outre l'inscription sur la coque, des législations exigent la mention du nom du navire dans la lettre de mer ou le registre maritime. Cela est rationnel, la lettre étant la représentation de l'état civil dont le nom est un des éléments essentiels.

(1) Loi du 25 octobre 1867, art. 2, et loi du 23 décembre 1888, art. 2, n° 2, modifiées par la loi du 22 juin 1899, art. 2.

(2) Loi de 1879, *Ann. lég. étr.*, p. 302.

(3) Art. 6 de la loi du 19 mars 1852.

(4) Art. 39, loi de 1877 et règlement du 20 novembre 1879, art. 282.

(5) Merch. Ship. Act., art. 7.

(6) Acte du 31 décembre 1792.

(7) Loi du 27 nov. 1891, art. 10.

(8) Voir ci-dessus n° 35.

Il en est ainsi en Suède (1), en Danemark (2), en Italie (3), en Angleterre (4).

L'octroi de ce nom est subordonné à certaines conditions. Ainsi en Autriche (5) on ne peut donner à un navire un nom déjà porté par un autre; même disposition en Italie (6).

Le changement de nom est soumis à une réglementation sévère (7).

62.— 3° **Le signal du navire.**— Une commission anglo-française a élaboré un *Code international de signaux* destiné aux transmissions de navire à navire ou de navire à la côte, au moyen d'un jeu de pavillons. Une liste des navires de mer de chaque pays est publiée par les soins des gouvernements. En face du nom de chaque navire on trouve son signe distinctif, représenté par quatre consonnes. Un arrêté royal du 21 mars 1877 a chargé le ministre compétent de mettre les navires marchands à même de correspondre au moyen du Code international notamment en établissant des stations de signaux (8).

Ce mode de correspondance, malgré les progrès de la télégraphie sans fil, est demeuré courant.

Dans certaines législations le signal du navire doit figurer dans la lettre de mer à côté du nom; il en est ainsi en Allemagne (9). Au Congrès de Bruxelles de 1888, M. Jacobs avait fait la proposition de le comprendre parmi les signes d'identité du navire, mais la proposition fut écartée.

Cette mesure d'identité est destinée à disparaître par la généralisation de la télégraphie sans fil.

63. — 4° **Le port d'attache et le domicile des navires.** — Parmi les mentions qui figurent dans les registres de navires et les lettres de mer, le port d'attache est une des plus importantes. Comme les per-

(1) Id., art. 3, al. 1er.
(2) Loi du 1er avril 1892, art. 4, al. 2.
(3) Regl. cité, art. 302 et s.
(4) Art. 11, Merch. Ship. Act.
(5) Loi du 7 mai 1879, art. 14.
(6) Règl. cité, art. 303.
(7) Voir plus loin, nos 105 et s.
(8) Beltjens, n° 82.
(9) Lewis-Böyens, p. 118, t. Ier.

sonnes physiques, les navires ont, en effet, un domicile. Il en est ainsi dans la plupart des pays, par exemple : en Angleterre (1), en France (2), en Italie (3), en Russie (4), en Hollande (5), en Suède (6), en Danemark (7), en Allemagne (8). En outre l'inscription du port d'attache, sous la plupart des législations, doit se faire sur la coque du navire. C'est une des *marques* du navire (9).

En Belgique il en est ainsi; cette mention ne fait pas partie de la lettre de mer mais elle figure à la poupe (10).

Le domicile du navire est, en règle, celui du port d'attache, c'est-à-dire de la circonscription administrative où le navire est immatriculé. En Belgique ce sera le port indiqué dans la déclaration de propriété (11).

Ce domicile correspond au domicile d'origine des personnes en droit civil.

Mais cette disposition, souveraine pour tout ce qui concerne le droit administratif, peut cesser de l'être en ce qui concerne les droits privés. En effet, un navire peut parfaitement être immatriculé dans un district et armé dans un autre, de même qu'un citoyen peut avoir un domicile réel, siège de ses intérêts civils, et un domicile politique, siège de ses droits politiques. A cet égard, notre loi maritime est muette.

Le droit civil connaît à côté du domicile qui emporte des effets juridiques : la résidence, expression du séjour d'une personne dans un endroit, état de fait sans conséquences légales sous le régime du Code, mais qui, selon la loi belge sur la compétence, emporte droit de juridiction (12).

Sur terre, pour les forains, et notamment pour les bateliers qui

(1) Art. 10, M. Sh. Act.
(2) Art. 6, loi du 19 mars 1852.
(3) Art. 46, loi de 1877-1886, art. 241 et s. du règlement.
(4) Code de 1893, art. 142 et s.
(5) Loi du 28 juin 1869 et loi du 5 juin 1878, art. 9.
(6) Loi du 27 nov. 1891, art. 3.
(7) Loi du 1er avril 1892, art. 3 et s.
(8) Art. 125 de la loi du 15 juin 1895, et art. 6 et 7 de la loi du 22 juin 1899-1er janvier 1900.
(9) Voir n° 30.
(10) Voir nos 30 et 57.
(11) Voir n° 57.
(12) Loi de 1876, art. 52, 2°.

demeurent sur leur bâtiment, cette habitation changeante est une résidence et n'a pas d'effets civils. Ils demeurent domiciliés à leur dernier domicile fixe, qui est domicile d'origine. La loi ne dit rien à cet égard, mais il faut déduire cette conséquence des principes généraux sur le domicile en droit civil (1).

En matière maritime, — mais en matière maritime seulement, — il y a une dérogation apportée par les articles 418 et 419 du Code de procédure civile. Quant aux gens de mer, le navire est réputé constituer leur domicile et, en conséquence, toutes assignations peuvent leur être données à bord.

Cette dérogation aux principes généraux a été réduite à son extrême minimum, par un arrêt de la Cour d'appel de Bruxelles (2), qui dit que cet article n'a pas de portée sur la compétence des tribunaux, et qu'il se borne à valider les assignations.

Certes, l'interprétation légale est, de son essence, restrictive. C'est un de ses moindres défauts. Mais l'abus du droit strict devient inadmissible quand, par un argument de texte, il renverse la tradition juridique dont la loi n'a nullement voulu s'écarter. La jurisprudence, en rompant avec cette tradition, innove en réalité, interprète à rebours la loi et la viole en voulant la respecter. Cette solution devient plus inadmissible encore, si elle amène, ce qui est le cas, des obstacles à la prompte expédition des affaires maritimes et des conséquences déplorables dans la pratique.

Cette dérogation s'étend-elle aux assignations données au navire lui-même? Il s'agit dans l'espèce des assignations données au capitaine en tant que procureur du navire. Cela est hors de doute. L'art. 1er du titre XI, livre Ier de l'ordonnance sur la marine, que le Code de procédure a repris en en élargissant les termes, portait : « Tous exploits donnés aux maîtres et mariniers dans le vaisseau pendant le voyage seront valables comme s'ils étaient faits à domicile. » On a discuté sur le point de savoir si le capitaine est domicilié réellement à bord de son navire, dans le sens du principal établissement dont parle le Code civil (3), si ce domicile n'est pas plutôt un domicile élu (4) ou si c'est

(1) Pand. B., v° *Domicile*, n° 11.

(2) 26 juin 1871, *Pas.*, 1872, II, 8.— 14 nov. 1871, *Pas.*, 1872, II, 11. — *Contra :* Cour d'ass. de Brux., 16 mai 1815, Dalloz, *Rép.*, v° *Exploit*, n° 243 ; — De Paepe, *Etudes sur la compétence à l'égard des étrangers*, II, p. 189.

(3) Laurent, *Droit civil international*, t. II.

(4) De Paepe, *op. cit.*, t. Ier, 6e étude, n° 8.

une simple résidence (1). La solution du domicile, réel quoique flottant, est la plus conforme à la nature des choses ; en outre, le droit civil n'y fait point obstacle ; le domicile réel ne doit pas nécessairement être fixe. Mais, dans les diverses hypothèses ci-dessus, le résultat est le même, la résidence ou domicile de fait devenant une sorte de domicile subsidiaire mais légal, au point de vue de la loi de 1876.

Ainsi, quel que soit le nom qu'on donne à la chose, le capitaine étranger au point de vue de notre droit, habite légalement son navire (2), et le représente. Quand on assigne sa personne en cette qualité, c'est le navire qu'on assigne. La situation est la même que pour la citation donnée à une société commerciale en la personne de son mandataire. Ce n'est pas le mandataire qui est domicilié au siège social, c'est la société. Le navire, totalité de quirats, association reconnue par la loi communauté d'intérêts où concourent les chargeurs, pourvue d'un mandataire ou gérant d'affaires : le capitaine, est domicilié là où il se trouve. Les actions *in rem* du droit anglais comme le droit de suite français, qui permettent d'agir contre le navire, dérivent de la même idée et traduisent cette même communauté.

Cette solution est satisfaisante, tant au point de vue de notre droit positif que des exigences de la navigation. Mais la réalité juridique commanderait un règlement plus radical encore de la question. Si le navire est, comme nous l'avons vu, une personne, non seulement il peut être assigné où il se trouve, *à personne*, mais encore il a soit un domicile réel ou élu, soit une résidence, selon le caractère qu'on donne au séjour qu'il fait. Si le navire appartient à une ligne régulière, il sera domicilié dans les bureaux de cette ligne, aux ports où elle fait escale. Si elle n'a pas d'agence, le navire sera domicilié à son emplacement. Si c'est un navire armé à la vagabonde, la solution sera la même et le navire sera assimilé à un étranger, à un forain. C'est, en effet, une personne itinérante, une communauté ambulante. En un mot, le point de vue auquel il faudrait se placer, c'est que c'est le navire, association d'intérêts, qui a son domicile où il se trouve et non pas seulement la personne de son mandataire, le capitaine.

Cette notion, qui suppose que le navire est une véritable personne morale constituée à l'étranger et emportant, à l'abri de son pavillon, une portion de son territoire national, se renforce encore si l'on se

(1) De Paepe, *op. cit.*, II, p. 199.

(2) Même solution dans les Pays-Bas, conf. J. D. I. P., 1894, p. 184 : Trib. Amsterdam, 28 avril 1893.

souvient de l'exterritorialité relative dont jouissent les navires marchands. Quand on admet (1) que la discipline du bâtiment demeure sous l'empire de sa loi particulière, on ne concéderait pas que pour ses opérations commerciales, son chargement et son déchargement, le navire a un établissement suffisant où il est, à quai par exemple. Ce serait aller à l'encontre de la nature des choses et juger de deux manières et sans motif le même objet, et, alors que sa raison d'être est précisément de faire des opérations de transport, ne pas le reconnaître quand il réalise le but en vue duquel il existe.

En Angleterre, le navire est domicilié au port où il est enregistré. Autrefois, il ne pouvait être enregistré que là où il avait réellement son centre d'opérations, mais actuellement un navire anglais peut être enregistré où son propriétaire le désire et changer de port d'attache autant de fois qu'il le veut. Mais, d'autre part, il peut être arrêté où il est et il peut être procédé et exécuté contre lui, *in rem*, devant l'*Admiralty Division.*

En Allemagne, il y a comme dispositions sur la matière, le § 480 du Code de commerce, qui dit que le port d'attache d'un navire (*Heimathshafen*) est celui duquel la navigation maritime est organisée, et le § 6 de la loi sur le pavillon marchand du 22 juin 1899 qui s'exprime en termes analogues. Les légères divergences entre la rédaction de ces deux textes ont amené des controverses qui portent sur le point de savoir si le port d'attache administratif diffère, dans certains cas, du port d'armement ou port d'attache commercial. La règle est qu'ils concordent, sauf pour le cas de navires allemands entièrement attachés à un service étranger (2).

En Autriche, tout navire doit avoir un port d'attache. Est port d'attache, celui d'où le navire part pour la navigation maritime (3).

64. — 5° Le type du navire et sa navigabilité. — On entend sous ce terme l'ensemble des caractères du bâtiment au point de vue de sa construction.

A cet égard, la nature des navires est évidemment très variable. Chaque lettre de mer doit préciser autant que possible, eu égard aux

(1) Voir n° 126.

(2) Böyens, II, p. 13 et s.; *Contra :* Schaps : « Das Flaggenrecht des Kauffahrteischiffe nach dem Reichsgesetz vom 22 Juni 1899. » *Archiv. für offentliches Recht,* Bd XIV, S. 537. — Leo, p. 6.

(3) Loi de 1879, art. 4. *Ann. lég. étr.*, p. 313.

circonstances, la variété de leur type technique. Chez nous cette description est des plus sommaires (1).

Dans d'autres pays, notamment en Allemagne, les autorités chargées de l'identification des navires détaillent avec soin non seulement les caractéristiques du bâtiment, mais la nature des matériaux employés pour la construction (2).

Les navires se distinguent également d'après leur destination. On les divise, d'une part, en navires de mer et en bateaux, d'autre part, en navires de guerre et en navires marchands.

Les navires de mer sont soumis à un autre régime que les bateaux, non seulement à raison de leur construction technique faite pour se mouvoir sur les vagues, tandis que les autres parcourent principalement des eaux tranquilles, mais encore à raison de leur service. Les petits bâtiments de pêche naviguent en effet sur la mer et ne sont pas rangés parmi les navires de mer (3).

Rappelons que les caractères (4) donnant la qualité de navire de mer à un bâtiment sont au nombre de trois :

1° Un *tonnage* d'une certaine importance;

2° La possibilité pour le bâtiment de se mouvoir et de se gouverner par une *impulsion propre*, soit au moyen d'un moteur fixé sur le bâtiment, soit par le secours du vent, condition qui implique la présence d'un *équipage*;

3° L'affectation principale à une *navigation maritime*.

Il s'ensuit que sont navires ou bâtiments de mer, au sens général du mot, les navires marchands, les grands bateaux de pêche et les grands yachts, c'est-à-dire ceux qui sont pontés (5). Le fait qu'un navire est ou non ponté a donc une influence sur son régime légal.

65. — Navires de guerre, navires marchands, navires publics. — On entend par navire de guerre, tout bâtiment armé par un État et monté par des officiers et des équipages faisant partie de la force publique. On les divise en navires de guerre *réguliers* et en *corsaires*. Ces navires, à la différence des autres, sont armés non par l'État directement mais par des particuliers munis d'une commission

(1) Voir n[os] 30 et s.
(2) Boyens, t. I[er], p. 118.
(3) Voir n° 2*bis*.
(4) Voir n[os] 1 et s.
(5) Voir n° 54.

d'État, lettre de mer militaire, qui porte le nom de *lettre de course*. L'absence de la lettre de course ferait tomber le navire au rang de *pirate*.

Beaucoup d'hypothèses peuvent se présenter où l'on voit intervenir des navires de guerre et des navires marchands.

Tout d'abord les uns et les autres peuvent porter le même pavillon. La solution des conflits appartiendra le plus souvent au droit public national; dans certains cas au droit privé.

Si les pavillons sont différents, il peut y avoir conflit entre navires de guerre et le droit des gens tranchera la difficulté, ou entre navires de guerre et navires marchands, et la solution pourra, soit appartenir au droit des gens, soit au droit public ou privé de l'État, dont les tribunaux seront compétemment saisis.

Quant aux navires publics, ce sont ceux qui assurent un service public sans cependant être armés. La solution des conflits entre eux et d'autres navires soulève des questions de droit international et de droit public national analogues à celles qui surgissent à propos des navires de guerre, selon que les officiers qui sont à leur bord représentent l'État, soit en vertu d'une disposition réglementaire du pays, soit en vertu d'un traité, ou ne sont que des agents chargés d'un service administratif ou même privé (1).

66. — Navires de plaisance et navires marchands. — Bateaux de pêche ou de port. — On oppose également les navires marchands aux navires de plaisance ou yachts.

Sont navires marchands tous ceux qui, dans une intention de lucre, sont affectés à une entreprise maritime. On distingue parmi les navires marchands ceux qui font partie d'une ligne régulière ou d'un service régulier et ceux qui sont armés à la vagabonde, c'est-à-dire qui vont partout où il y a des transports à effectuer. On appelle en anglais les uns *liners*, les autres *tramps*. Parmi les premiers, il y a les navires postaux (2).

Sont navires de plaisance, au contraire, tous ceux qui, s'ils étaient armés dans une intention de lucre, seraient classés, soit parmi les bâtiments de pêche, soit parmi les navires marchands.

Les bâtiments de pêche qui sont en dessous d'un certain tonnage, dénommés bateaux de pêche, qui ne s'éloignent guère de leur ancrage,

(1) Voir Convention anglo-belge du 17 février 1876. De Busschere, I, n° 166, art. 6, et voir ci-dessous n° 66 et 116*bis*.

(2) Voir n° 116*bis*.

de même que les navires et embarcations qui sont attachés à un port ou les bateaux dragueurs d'un canal ou d'une passe sont considérés comme les accessoires d'une industrie domestique ou d'un service public et ne sont pas rangés parmi les navires de mer.

Il n'y a plus de marine de guerre en Belgique, mais il y a des navires publics — croiseurs-avisos — et les navires du service Ostende-Douvres, qui sont reconnus par l'Angleterre comme navires de l'État belge, bien qu'affectés à une entreprise lucrative (1). Ces derniers tombent évidemment sous le coup des prescriptions de la loi de 1879 (2). Quant à nos avisos, qui correspondent aux navires de guerre des autres pays, ils en sont exclus, de même que les navires de plaisance (3).

67.— De la navigabilité.— Ancien droit. — Après avoir passé en revue les classes de navires, voyons ce qui concerne leur navigabilité.

L'ancien droit n'avait pas failli à cette réglementation. Le droit de la ligue hanséatique (4) obligeait les constructeurs de navires et les armateurs à subir une surveillance relative à la navigabilité, y compris l'arrimage et la limite de charge. L'ordonnance de Philippe II de 1563 est conçue dans le même ordre d'idées (5).

68. — Mentions administratives. — Les lettres de mer ne s'occupent pas, en général, de contrôler la navigabilité des navires. Il existe, à cet effet, des institutions spéciales et internationales dont nous indiquons ci-dessous le caractère.

Cependant, les lois nationales ne s'en sont point désintéressées. En Angleterre, les navires portent des marques (6) que la législation belge n'exige pas ; le lieu et l'époque de leur construction doivent être indiqués, et les navires sont préalablement visités par des inspecteurs et soumis à surveillance (7). En Italie, la construction maritime est réglementée avec soin (8). En Suède, lors de l'inscription du navire,

(1) Voir n° 16*bis*.
(2) Voir n° 15.
(3) Cass. fr., 24 mai 1873, D. P., 1874, I, p. 105. — Cour d'app. Brux., 5 juillet, 1900, *Pas.*, 1900, II, p. 45.
(4) Art. VI. — Pardessus, *Us et coutumes de la mer*, t. II, p. 460.
(5) *Van Toerustynghe van Schepen.* — Art. 1er et s.
(6) Art. 7. M. Sh. A. Cf. n° 50*bis* et 78.
(7) Voir plus loin, nos 90 et s.
(8) Voir plus loin, n° 93.

un certificat de construction doit être produit (1). En Allemagne, il faut mentionner le lieu et la date de la construction (2). En Autriche, il y a un certificat de construction (3).

Les progrès du droit maritime se portent vers une réglementation de plus en plus minutieuse de ces objets, les vices de navigabilité entraînant des périls qui mettent gravement en jeu des existences humaines.

La navigabilité (4) s'entend au sens technique et au sens juridique.

Au sens juridique, on entend par navigabilité l'état d'un navire apte à tenir la mer, en vue du voyage auquel il est destiné.

On entend également par navigabilité l'état d'un navire qui est encore susceptible de réparations.

Au sens technique, on nomme état de navigabilité d'un navire le degré de résistance qu'offre sa construction. C'est de ce dernier sens qu'il s'agit.

Des sociétés internationales, dont les plus puissantes sont le *Bureau Veritas*, de Paris, et le *Lloyd's register of british and foreign shipping*, de Londres, ont assumé la charge de coter les navires à ce point de vue. Leur influence est telle que leur cote (*character*) est indispensable à l'obtention d'une assurance normale.

Voici quelques indications sur le système adopté aux *Lloyd's* et au *Veritas* (5).

69. — Système du Veritas. — *Navires en bois.* — Le degré de confiance s'exprime par des fractions : 3/3, 5/6, 3/4, 2/3, 1/2. La cote comprend, en outre, deux chiffres allant de 1 à 3, le premier relatif à l'état de la coque, le second à celui du gréement, des chaînes, ancres, etc., soit pour la première cote, par exemple, 3/3. 1. 1.

La cote est précédée de deux nombres, le premier relatif au type du navire, le second à la durée du certificat. Ainsi 12 — 10 signifie navire d'un type de 12 ans classé pour 10 ans.

La cote complète porte, en outre, mention du genre de navigation suivi :

1° I. (*Intérieur*) navigation fluviale; 2° P. (*Petit cabotage*) naviga-

(1) Voir plus loin, n° 99.
(2) Voir plus loin, n° 103.
(3) Art. 16 de la loi de 1879. — Voir n° 97.
(4) Conf. n° 42.
(5) Voir, pour les détails, Pierrard, *Armements maritimes*, p. 299, n°s 226 et s.; Champenois, *Armements maritimes*, p. 409 et s., n°s 100 et s.

tion maritime à court terme; 3° Y. (*Yachts*) navires des ports; 4° G. (*Grand cabotage*); 5° M. (*Méditerranée*) navires spéciaux à cette mer; 6° A. (*Atlantique*) navigation qui ne dépasse ni le cap Horn, ni le cap de Bonne-Espérance; 7° L. (*Long cours*) navigation dans toutes les mers.

Les navires qui ont été l'objet, durant leur construction, d'une surveillance particulière, portent au registre une croix ✠. Leurs ancres et chaînes sont éprouvées et leur cote porte : A. P. (*Ancres éprouvées*) C. P. (*Chaînes éprouvées*); A. et C. P. (les deux).

La première cote complète est donc celle-ci :

✠. 12 — 10. 3/3. L. (1. 1.) A. C. P.

Pour les navires en acier et en fer, le système est identique. Les navires sont classés en trois divisions d'après les qualités de la coque. Si le navire est à compartiments étanches, le chiffre de la division est encerclé Ⓘ (II) (III). Les voiliers dont chaque mât est dans un compartiment distinct portent la marque ☐, et les navires à avant renforcé pour les glaces : P. R. (proue renforcée).

La cote qui est la même que pour les navires en bois est également complétée par deux chiffres, l'un donne l'état des parties en bois de la coque, l'autre l'état du gréement, chaînes, etc. Les navigations ont les mêmes classements, sauf que les vapeurs fondent la classification A. et L. en une seule classe Æ.

La première cote complète, pour un navire en fer, est donc :

Navigation à voiles :

✠ Ⓘ 12 — 10 3/3 L. (1. 1.) A. C. P. ☐ P. R.

Navigation à vapeur :

✠ Ⓘ 12 — 10 3/3 Æ. (1. 1.) A. C. P. P. R.

Les règlements fixent pour chaque classe de navires le nombre et l'époque des visites.

70. — Système des Lloyd's. — *Navires en bois.* — Ils sont rangés en quatre classes indiquées, la première par A, dont la durée est fixée d'après les essences employées, la seconde, par A *en rouge* navires inférieurs à la cote A, mais bons pour le transport lointain de marchandises sèches et périssables, la troisième par Æ, navires bons

seulement pour de courts voyages, le quatrième par E, navires convenables au transport de marchandises non détériorables par l'eau de mer. L'état du gréement et de l'équipement, conforme au règlement, est indiqué par le chiffre 1, sinon, par un trait. Quand la mâture laisse à désirer, on encercle le 1 : (I). Quand le cercle est rouge, il y a défaut aux machines. Enfin, une ✠ indique une surveillance spéciale dont le navire a été l'objet.

Navires en fer et en acier. — Les navires, pour être classés, sont soumis à cinq visites au cours de leur construction, et à trois genres de visite de sévérité croissante, et indiquées par les numéros 1, 2, 3 au cours de leur service.

Les navires en fer sont classés en A avec les nombres 100, 95, 90, 85, 80, 75, tant qu'ils sont aptes au transport de marchandises sèches, que l'eau de mer peut avarier. La cote 75 A est réservée aux navires qui, sans répondre aux règlements, comme ceux des cotes supérieures, méritent d'être classés. Les navires en acier ne peuvent descendre au-dessous du chiffre 90. La surveillance des machines et chaudières s'indique par la marque L. M. C. (*Lloyd's machinery certificate*), suivie de la date du mois et de l'année : 9-99, par exemple, avec une ✠, en cas de surveillance spéciale.

71. — Limite de charge. — Aux questions de navigabilité que décident les sociétés de registre et qui ont pour objet les bâtiments lèges, c'est-à-dire non chargés, viennent s'ajouter celles qui dérivent du poids du chargement ou de la *limite de charge.*

En Angleterre, elle est l'objet d'une réglementation stricte. L'expérience a démontré, en effet, que les armateurs avaient une propension à dépasser la limite de charge, au risque, parfois, de provoquer l'instabilité du navire. D'où la création de la *Plimsol-mark*, en 1873. Le *Board of trade* est chargé de ce service.

La *Plimsol-mark* est une ligne horizontale tracée à la hauteur du pont sur chaque bord et appelée *ligne de pont.* Au-dessous se trouve une autre ligne traversant un disque et déterminant le *franc bord d'été* (S. Somer), qui est le point de repère des autres francs bords qui figurent à côté de celui-là, c'est-à-dire le *franc bord d'eau douce* (F. W. fresh water), le *franc bord d'été dans la mer des Indes* (I. S. India Somer), *le franc bord d'hiver* (W. Winter), le *franc bord d'hiver Atlantique nord* (W. N. A. Winter North Atlantic).

Cette question n'est pas réglée en Belgique. Les navires sont cepen-

dant soumis à visite (art. 16 de la loi de 1879. Conf. Décret des 9-13 août 1791, Arr. roy. des 25 nov. 1851, 14 déc. 1876, 24 déc. 1884). Les caboteurs sont visités une fois par an. Les long-courriers à chaque voyage (1).

Le Congrès de Washington de 1889 ne s'est pas prononcé sur un maximum international uniforme pour la limite de charge (2).

72. — Surveillance et police des Etats. — Le navire a une personnalité qui est représentée par sa lettre de mer et son pavillon. On admet, en général, que le conditionnement du navire est souverainement réglé par ses règles nationales. Mais ce principe n'est pas sans exceptions. La nécessité d'assurer la sécurité des transports y a fait déroger de plus en plus. Il y a certains pays qui n'achètent que de vieux navires (*second hand steamers*) qui naviguent sans assurance, à gros bénéfice, tels la Grèce et la Norwège. La règle de la loi du pavillon les mettait à l'abri de toute recherche, quelle que fût leur vétusté.

Depuis un certain nombre d'années, il y a un mouvement visible pour exiger une moyenne de garanties à cet égard. Les actes du Canada de 1889, 1891 et 1893, et surtout la loi anglaise du 6 août 1897 sur les chargements défectueux et l'insuffisance d'équipage, sont applicables aux navires, étrangers tout aussi bien que régnicoles, à titre de dispositions de police (3).

73 — L'âge des navires. — De même que les personnes, le navire a un âge que son état civil constate par l'époque de sa construction (4). Cet âge est indispensable à connaître en matière d'assurances ou de primes à la navigation. La législation belge est muette à cet égard. Cependant, les navires du monde entier étant, au point de vue des assurances, classés par des sociétés de registre, il suffit de consulter leurs recueils pour être fixé sur ce point.

74. — Le nom du capitaine et celui de l'armateur. —

(1) Voir n° 43.

(2) Conf. *Revue de dr. intern mar.*, VII, p. 197.

(3) Canada. — Loi sur l'innavigabilité, 1889 ; *Ann. lég. étr.*, p. 1051. — Lignes de pont et de charge, loi du 30 septembre 1891, p. 999, et acte modificatif, 1er avril 1893, p. 887 ; *Ann. lég. étr.* — Angleterre. — Loi du 6 août 1897 ; *Ann. lég. étr.*, p. 53. — Conf. n° 44.

(4) Voir nos 68 et s.

Les législations n'ont pas toutes les mêmes exigences en ce qui concerne le nom du capitaine. Tandis qu'en Belgique, de même qu'en Angleterre, aux Pays-Bas et dans l'ancien droit hambourgeois, le nom du capitaine est obligatoire, en Allemagne, en Scandinavie, en Espagne, en Russie, en Italie, il n'est pas requis.

Par contre, le nom de l'armateur-gérant, du ou des propriétaires de navire est partout exigé.

74bis. — Nationalité du Personnel marin. — En Belgique, la loi est muette.

En Angleterre, suivant le *Navigation Act* de 1849, le capitaine et les 3/4 de l'équipage devaient être britanniques — au moins un matelot britannique par 20 tonnes. Cette loi a été révoquée par le *Merchant Shipping Act* de 1854 (1). Mais il est question de revenir à des mesures de protection (2). L'enrôlement des *lascars* ou matelots indous est réglementé (3).

En Autriche, le capitaine et le pilote doivent être Autrichiens (4).

Aux États-Unis, les officiers et les deux tiers au moins de l'équipage doivent être de nationalité américaine (5).

En France, les officiers et les trois quarts des matelots doivent être Français (6).

En Italie, le capitaine et les deux tiers de l'équipage doivent être des nationaux. Des restrictions sont possibles à ce principe en cas d'enrôlement à l'étranger (7). En Espagne, les dispositions sont analogues mais la proportion d'étrangers est réduite à un cinquième (8).

En Russie, la proportion de matelots étrangers ne peut en principe dépasser le 1/4 de l'équipage (9).

75. — Nationalité de la construction. — La nationalité de la

(1) *Shipping Gazette*, 17 mai 1898.
(2) *Times*, 2 juin 1897.
(3) M. Sh. Act., 1894, § 125.
(4) Loi de 1879, art. 3 (*Ann. lég. étr.*, p. 303.
(5) Loi du 26 juin 1884.
(6) L., 21 sept. 1793; Déc., 16 oct. 1867.
(7) L., 24 oct. 1877, art. 71; et du 11 avril 1886.
(8) C. comm., art. 634.
(9) Art. 190 du Code de commerce. Cf. *Aperçu de la législation néerlandaise sur la nationalité des navires* par Van Eik (*R. dr. int. et lég. comp.* 1870, p. 73).

construction était, sous l'ancien droit, une condition fréquemment exigée. Elle est demeurée nécessaire en principe dans certains pays, notamment aux Etats-Unis. Elle a disparu en Angleterre, en Autriche, Belgique, Danemark, Espagne, Norwège et Pays-Bas, Allemagne, Suède, Russie. Mais la tendance protectionniste semble reprendre en ces derniers temps.

75bis. — Droit international et statut du pavillon. — Nationalité et domicile. — La détermination de la loi du pavillon a une grande importance dans les conflits de lois (1), spécialement en cas de conflit armé. On voit, à ce sujet, renaître les controverses relatives aux personnes, ce qui n'a rien de surprenant, puisque les navires sont des personnes. Quelle est la loi qui régit la capacité des personnes ? D'après la majorité des écoles, en France, en Allemagne, en Belgique, c'est la nationalité qui est déterminante. D'après l'école anglo-américaine, au contraire, c'est le domicile (2). Même question pour les navires. Heffter-Geffcken, Bluntschli, font dépendre la solution des législations nationales et ne font intervenir le domicile qu'à défaut de législation. Wheaton, Philimore, sir Travers Twiss, Wildman se déterminent directement par le domicile (3).

C'est un des grands conflits du droit international. Nos auteurs sont, en général, de même que les auteurs du continent, ralliés au principe de la nationalité (4). Cette théorie est en corrélation avec le développement de la notion de l'Etat, mieux définie dans nos pays.

76. — Des armements d'outre-mer. — Une des nécessités du commerce d'une métropole, c'est de posséder le cabotage de ses colonies ou des pays avec lesquels elle trafique. C'est le seul moyen pour elle d'alimenter de fret des lignes régulières. La plupart des législations leur créent un régime à part et leur confèrent le pavillon national en leur accordant des conditions plus larges.

(1) Voir n° 4188 et 2me partie, ch. III, § 8.
(2) Voir Introduction.
(3) Heffter-Geffcken : § 78.
Bluntschli : *Das moderne Volkerrecht*, § 324.—Wheaton, *Elements, etc.*, I, 332. — Philimore, *Commentaries upon international law*, III, p. 606. — Sir Travers Twiss : *Law of Nations*, I, 232. — Wildman : *International law*, II, p. 63.
(4) Conf. Laurent, *Droit civil international*.

C. — De l'Enregistrement des navires.

76bis. — L'Enregistrement des navires et ses rapports avec le crédit. — L'octroi du pavillon et l'obtention de la lettre de mer ne constituent pas les seules dispotions relatives à l'état civil des bâtiments.

Elles suffisent au point de vue du droit international à déterminer la loi du navire. Mais au point de vue de chaque droit national elles se complètent par une législation administrative et de police, protectrice du crédit maritime.

Cette législation vise l'enregistrement des navires. Elle est d'une nature toute spéciale qui s'inspire de la nature spéciale aussi des navires. En réglant leur personnalité, elle s'attache à régler leur crédit, c'est-à-dire les droits réels dont ils sont susceptibles.

Un des éléments qui sont indispensables à l'exercice de la personnalité, c'est, en effet, l'ensemble des droits réels, qui tantôt se concentrent dans la propriété, tantôt se dispersent en créances privilégiées ou hypothécaires. Réglementer ceux-ci, c'est réglementer la portée de son état civil. Toucher à l'objet de ces droits, c'est modifier la capacité même de la personne juridique que le navire constitue. D'où la nécessité d'avertir les tiers qui, trompés sur l'étendue de cette capacité, pourraient passer avec les propriétaires du navire des contrats préjudiciables à leurs intérêts.

Elle ne concerne, en général, que les navires de mer marchands.

77. — Systèmes d'Enregistrement des navires. — Obligation de l'Enregistrement. — *En Belgique*, l'enregistrement des navires est, peut-on dire, inexistant. L'arrêté royal du 21 janvier 1873 institue un registre purement administratif des lettres de mer. En outre, voir le commentaire de l'art. 2 de la loi belge, pour les mutations de

propriété, il y a un registre de transcription; enfin il existe une inscription des hypothèques.

La loi anglaise contient l'obligation d'enregistrer les navires *(obligation to register British Ships).*

Tout navire britannique doit être enregistré, sous peine d'arrêt (art. 2, al. 2 et 3, art. 692) auquel tout fonctionnaire du Board of trade, tout agent consulaire ou des douanes, tout officier en activité et commissionné sur terre ou sur mer, peut procéder. Les navires de moins de quinze tonneaux employés à la navigation fluviale ou côtière, et certains navires de moins de trente tonneaux spéciaux aux mers du Canada en sont seuls exceptés (art. 3, al. 1 et 2).

En France, tout navire de mer, battant le pavillon national, doit porter un « acte de francisation ».

En Italie, un acte de nationalité.

En Allemagne, une lettre : Schiffsbrief.

En Espagne, la copie de l'inscription au registre du commerce.

En Russie, s'ils ont dix lasts de jauge, une patente.

En Suède et *en Danemark*, tout navire de vingt tonneaux Moorsom au moins. *En Norwège*, tous navires doivent être enregistrés.

Aux Pays-Bas, pays de grande navigation intérieure, on ne fait en général pas de différence entre le navire de mer et le navire d'intérieur de 20 tonnes (10 lasts au moins, art. 748 du Code de commerce), sauf pour ceux-ci les dispositions du titre XIII du livre II du Code de commerce (1).

En Espagne, le décret du 21 décembre 1885 (art. 45) considère comme navires non seulement les embarcations destinées au cabotage ou à la navigation de haute mer, mais encore les digues flottantes, pontons, dragues, barques et tous autres appareils flottants destinés au service de l'industrie et du commerce maritime (2).

78. — Procédure d'Enregistrement. — On entend sous ce terme les formalités à observer pour que le navire soit national.

Angleterre. — 1. *Procédure d'enregistrement. — Fonctionnaires. — La loi anglaise* règle comme suit la *procédure d'enregistrement (procedure for registration).*

L'art. 4 désigne les fonctionnaires chargés de la tenue du livre d'enregistrement. Ce sont en général les agents supérieurs des douanes.

(1) Tripels, *Codes néerl.*, p. 423, t. II.
(2) Conf. n° 12 en note.

L'art. 5 énumère les mentions du livre d'enregistrement ;

2. *Division de la propriété en 64 parts.* — La propriété du navire peut être divisée en 64 parts, ce qui ne veut pas dire qu'il ne pourra y avoir plus de 64 personnes intéressées, mais seulement 64 groupes d'intérêts enregistrés. Un nombre de personnes n'excédant pas cinq peuvent être enregistrés comme copropriétaires, soit d'une part, soit de plusieurs, soit du navire entier. Ces copropriétaires sont considérés comme formant une seule personne et ne peuvent agir séparément.

3. *Certificat du surveyor of ships.* — L'enregistrement est subordonné au certificat du visiteur de navires *(surveyor of ships)* qui identifie le navire au point de vue technique (art. 6).

4. *Nécessité des marques sur le navire.* — L'enregistrement est également subordonné à l'application, sous le contrôle du Board of trade, d'un certain nombre de *marques* sur le navire. Par exemple :

a) Nom du navire de chaque côté de l'avant, nom du navire et du port d'attache à la poupe.

b) Numéro du navire et tonnage enregistré sur le maître-bau.

c) Echelle en pieds indiquant le tirant d'eau.

L'existence de la bonne tenue de ces marques est garantie par une amende (art. 7).

Ces marques sont à peu près exigées par toutes les législations maritimes. En Belgique,le nom du navire et l'indication du port d'attache sont seuls exigés sur la poupe (loi de 1873). Ni le numéro du navire, ni le tonnage, ni le tirant d'eau ne sont obligatoires (1).

5. *Déclaration du requérant.* — Enfin l'enregistrement nécessite de la part du requérant la présentation à la douane du port, bureau d'enregistrement :

1° D'une déclaration de sa qualité de propriétaire ou,s'il s'agit d'une association, la preuve qu'elle peut être propriétaire;

2° Une déclaration de l'époque et du lieu de construction du navire, s'il a été construit à l'étranger, s'il ignore la date et le lieu de sa construction, si le navire a été condamné, avec date et lieu de la condamnation ;

3° Le nom du capitaine ;

4° Le nombre de parts d'intérêts dans le navire ;

5° La déclaration que, au mieux de la connaissance du déclarant, aucune personne ou association de personnes n'a de droit de propriété

(1) Voir nos 50*bis* et 68.

sur un intérêt légal ou de jouissance dans le navire ou une part de navire (art. 9).

6. *Annexes.* — Lors du premier enregistrement, outre la déclaration de propriété, le déclarant produira :

1° Un certificat du constructeur décrivant et estimant le navire, donnant date et lieu de construction, le nom de la personne pour compte de qui la construction a été faite, et en cas de vente, l'acte de vente par lequel le déclarant est devenu propriétaire du navire ou de la part de navire (art. 10) ;

2° En cas de navire de construction étrangère, on peut à la rigueur se contenter de l'acte de vente ;

3° Si le navire a été condamné, il y a lieu de produire une expédition officielle de la condamnation.

Les fausses déclarations sont punies d'amende.

Ces conditions étant remises, le registrar porte sur le registre :

1° Le nom du navire et de son port d'attache ;

2° Les détails relevés par le *surveyor of ships* ;

3° Les indications relatives à l'origine du navire ;

4° Le nom et la désignation des propriétaires et leur proportion d'intérêt.

Le registrar conserve le certificat du *surveyor of ships*, celui du constructeur, les actes de vente antérieurs, l'expédition du jugement de condamnation et les déclarations de propriété.

7. *Qu'est-ce que le « surveyor of ships »?* — Quant aux *surveyors of ships*, il y en a de deux classes : les *Shipwright surveyors*, ou visiteurs-constructeurs et les *Engineer-surveyors*, mécaniciens-visiteurs. Ils ont du Board of Trade des instructions détaillées et précises. Ils ont accès aux navires à tous moments raisonnables et peuvent exiger tous renseignements utiles sous peine d'amende du propriétaire, du capitaine ou du mécanicien qui s'y refuseraient. Toute gratification expose le *surveyor* à une amende.

8. *Publicité du registre.* — Le registre contenant les mentions ci-dessus est à la disposition du public. Toute personne peut, moyennant le paiement d'un droit qui n'excédera pas 1 shilling, examiner tout livre d'enregistrement.

9. *Force probante.* — Les indications du registre et ses extraits font preuve de leur contenu (art. 64).

10. *Délivrance du « certificate of registry ».* — Le registrar délivre alors un certificat *(Certificate of registry)* qui comporte les

mentions portées au livre, plus le nom du capitaine. Ce certificat, véritable lettre de mer, est remis au capitaine. Il représente juridiquement le navire lui-même.

11. *Portée et utilité du certificat.* — En cas de changement du capitaine, mention doit être faite au dos du certificat et le registrar général doit être averti par l'agent, registrar ou consul, du port où le fait s'est présenté.

En cas de modification dans la propriété enregistrée d'un navire, dit l'art. 20, le changement de propriété sera mis au dos de son certificat d'enregistrement, soit par le registrar de tout port auquel arrive le navire et qui aura été avisé du changement par le registrar du port d'enregistrement du navire.

L'usage d'un certificat inexact ou faux est un délit (art. 16). La loi anglaise règle (art. 18) les mesures à prendre en cas de perte du certificat.

12. *Son caractère obligatoire. — Pénalités.* — Le capitaine qui manque à ces dispositions est frappé d'amende. Même sanction si, au cas de perte, naufrage ou dénaturalisation du navire, le capitaine ne remet pas, au registrar du port d'enregistrement, le certificat.

13. *Pouvoirs des Consuls.* — Tout agent consulaire dans les ports où il n'y a pas de registrar peut délivrer un certificat provisoire qui vaut pour un délai de 6 mois à dater de l'arrivée du navire dans un port où il y a un registrar. Tout gouverneur de possessions britanniques peut, en raison de circonstances particulières, délivrer des permis de circulation qui valent comme certificats provisoires.

Telle est, *en Angleterre*, l'organisation de l'enregistrement des navires. Elle est simple et complète. Elle aboutit au certificat qui n'est pas seulement, comme notre lettre de mer, l'état administratif du navire, mais qui en constitue l'état technique et l'état économique.

79.— France.— 1. *Marques.— Inscription du navire.—Acte de francisation.— Serment de propriété.* — *En France* (1), pour obtenir la francisation, il faut (art. 6 de la loi du 19 mars 1852) que le navire ait un nom marqué sur la poupe ainsi que le port d'attache, que le jaugeage ait été effectué par la douane, et gravé sur le maître bau. Le

(1) Pour l'exposé complet du régime français sur ce point, voir Fuzier-Herman, v° *Navire*. On y trouvera également l'indication complète de la législation sur les navires.

navire est alors enregistré sur la matricule des navires de commerce (art. 168 du règlement de 1866) et l'acte de francisation délivré par le bureau des douanes. Mais cet acte de francisation, qui donne au navire sa nationalité, est subordonné, comme en Belgique du reste, la lettre de mer, à une déclaration de propriété du requérant, sous serment (art. 146 du règlement de 1866). Cette déclaration porte « que je suis seul propriétaire du dit bâtiment ou embarcation, ou conjointement avec... (noms, profession, domicile des intéressés), et qu'aucune personne n'y a droit, intérêt, portion ou propriété ».

La douane, ainsi que certains consuls, comme en Angleterre et dans la plupart des législations, peut délivrer des lettres de francisation provisoire.

2. *Prescriptions relatives aux changements de propriété.* — Sont inscrits au dos de l'acte de francisation les changements de propriété (1). Disposition purement administrative.

Les mutations de propriété doivent être transcrites au registre de la mutation en douane sous peine d'être sans effet vis-à-vis des tiers.

3. *Division de la propriété des navires en 24 quirats.* — La propriété des navires se divise en 24 quirats, mais chaque quirat peut être subdivisé à l'infini, et cette disposition n'est qu'une pure forme.

4. *Registre des hypothèques maritimes.* — En cas de constitution ou d'extinction d'hypothèque maritime, mention en est faite sur un registre spécial tenu par le receveur des douanes (loi du 10 juillet 1885).

80. — **Italie.** — *En Italie*, comme en France, nous relevons un registre d'immatriculation des navires et un acte de nationalité, mais, au lieu de dispositions purement administratives dont la plupart n'ont qu'un intérêt fiscal, on y trouve, comme en Angleterre, le souci de tenir un état permanent et public de la valeur du navire, c'est-à-dire le souci d'assurer le crédit maritime.

1. *Acte de nationalité.* — L'acte de nationalité, dit l'art. 37 de la loi de 1877-1886, énonce le nom du navire, sa configuration, son tonnage, le nom des propriétaires ou coparticipants à la propriété, ainsi que la part pour laquelle chacun d'eux est intéressé. Sur le même acte est inscrit également le passeport qui habilite le navire à naviguer (2).

(1) Loi du 5 mai 1841, art. 20, art. 154 du règlement de 1866.
(2) Loi de 1877, trad. Prudhomme.

2. *Matricule des navires.* — L'art. 46 ajoute : Le navire sera inscrit sur la matricule du département maritime du domicile de son propriétaire (1).

L'art. 241 du règlement : La matricule des bâtiments et les registres nécessaires à la transcription des actes relatifs aux dits bâtiments seront tenus dans les capitaineries de port et dans les offices d'arrondissement à ce désignés par le ministère de la marine.

3. *Diverses espèces de matricules.* — Les matricules et les registres dont il est parlé ci-dessus sont :

a) La matricule des bâtiments à voiles ;

b) La matricule des bâtiments à vapeur et mixtes ;

c) Le registre journal pour la transcription des actes déclaratifs ou translatifs de propriété des bâtiments, ainsi que des actes de gage et de prêt à la grosse ;

d) Le registre pour la transcription des actes relatifs à la construction des bâtiments ;

e) L'état (rubrica) des bâtiments à voiles, à vapeur et mixtes.

Les matricules et registres susdits seront conformes au modèle établi.

4. *Inscription du navire.* — L'office de port, dit l'art. 245, à qui est communiqué l'acte de nationalité du bâtiment et de l'externe de la matricule par le port du département maritime dans lequel l'inscription a eu lieu, opère l'incription du bâtiment sur ses matricules d'après ce qui résulte des dernières mentions de l'acte de nationalité ou de l'extrait de la matricule par lui reçu.

5. *Mentions relatives au crédit.* — L'inscription de la propriété et les mentions de nantissement ou de prêt à la grosse (*prestito a cambio maritimo*) non encore résolues ou éteintes, devront être littéralement relatées dans la colonne à ce destinée.

« Sur la matricule des bâtiments, dit l'art. 246, il devra être pris note des déclarations de l'armateur ou de tout représentant, s'il y a lieu, ainsi que de tout armement ou désarmement des bâtiments. »

La mention d'armement doit indiquer le lieu et la date, le numéro du rôle d'équipage, le nom du capitaine ou patron et la destination du bâtiment.

6. *Le registre des constructeurs.* — Parmi ces registres matricules, l'un d'eux, par son caractère original, est de nature à appeler tout

(1) L'Italie est divisée en 22 départements maritimes, subdivisés en 62 arrondissements.

spécialement l'attention, c'est celui qui est relatif à la *construction des navires*. La construction des navires a été, en effet, réglementée avec un soin extrême par l'Italie et cette réglementation étroite est loin d'avoir produit de mauvais effets.

La construction navale et les chantiers italiens qui, il y a trente ans, limités aux petits voiliers de cabotage, n'avaient aucune notoriété, ont passé au premier rang et les hommes compétents affirment qu'à l'heure présente, notamment pour le navire de guerre, ils dépassent l'Amérique et l'Angleterre (1).

(1) *Réglementation.*— Voici les conditions légales auxquelles sont soumis les constructeurs italiens : (*Code de la Marine marchande du 28 mai 1877*) (*).

I. *Les ingénieurs de marine* — Art. 25. Nul ne pourra construire des bâtiments d'un tonnage supérieur à 50 tonneaux s'il n'est muni de lettres patentes le qualifiant ingénieur de marine ou constructeur de marine.

Art. 26. Les ingénieurs de marine peuvent construire des bâtiments de tout tonnage; ils ont seuls la faculté de construire des bâtiments de fer.

II. *Les constructeurs de marine. Classes.* — Art. 27. Les constructeurs de marine sont divisés en deux classes.

Les constructeurs de première classe peuvent construire des bâtiments de tout tonnage.

Les constructeurs de seconde classe ne peuvent construire des bâtiments d'un tonnage supérieur à 300 tonneaux.

Art. 28. Pour obtenir les patentes d'ingénieur et de constructeur de marine, sont requises les conditions suivantes :

a) Avoir atteint la majorité.

b) N'avoir jamais été condamné à une peine criminelle pour une infraction quelconque, ni à une peine correctionnelle pour vol, escroquerie, appropriation indue ou fraude, recel ou entremise en vue de favoriser la vente de choses volées ou pour une infraction contre la foi publique, ou bien avoir obtenu la réhabilitation.

c) Avoir subi avec succès un examen théorique et pratique suivant les programmes qui seront déterminés pour chaque grade ou classe.

Art. 29. Les lettres patentes d'ingénieur de marine et de constructeur de marine sont accordées au nom du Roi par le Ministre de la marine.

Art. 30. Les constructeurs de marine étrangers munis des lettres patentes de leur gouvernement particulier pourront être autorisés par le Ministre de la marine à exercer leur industrie dans l'Etat.

1. *Déclaration obligatoire à l'office du port. Son objet.* — Art. 31. Les constructeurs avant de commencer la construction d'un navire, devront faire une déclaration à l'office de port de l'arrondissement en indiquant s'ils construisent ce navire pour leur propre compte ou pour le compte d'autrui. Dans ce dernier cas ils devront présenter les contrats relatifs à l'entreprise résultant d'un acte public ou d'un acte sous signatures légalisées par un notaire ou reconnues judiciairement, sinon la

(*) Traduction Prud'homme.

Au point de vue juridique, ce qui est intéressant dans cette situation des constructeurs, c'est que la propriété de tout navire est fixée dès le début de la construction.

7. *Contenu de la déclaration des constructeurs.* — Les déclarations prescrites par l'art. 31 de la loi, constatées par procès-verbal, énoncent en outre : *a)* les prénom, nom et qualités des déclarants; *b)* le type du bâtiment qu'il veut construire et ses dimensions; *c)* le chantier où doit être effectuée la construction; *d)* le jour où la construction commencera.

8. *Elle constitue titre de propriété.* — Si le constructeur entreprend la construction pour son compte, construction dite *par économie* en droit français, le procès-verbal de la déclaration sera soumis à l'enregistrement et à la transcription et constituera le titre de propriété.

Si, au contraire, la construction est faite pour le compte d'autrui,

construction sera présumée commencée pour le compte personnel du constructeur si la construction est entreprise par le propriétaire ou l'armateur et si le constructeur se borne à louer son travail, sans une convention régulière écrite, la déclaration sera faite par le propriétaire ou l'armateur en présence du constructeur.

Art. 32. Le constructeur ne pourra lancer le navire sans le consentement du propriétaire.

2. *Lancement du navire. Obligation.* — Avant de procéder au lancement, il devra en donner avis à l'office de port et exécuter le jaugeage prescrit par l'art. 43.

3. *Changements dans la personne des constructeurs.* — Art. 33. Celui qui, après avoir donné commission en vue de la construction d'un navire, veut associer des tiers à cette commission, doit faire connaître à l'office de port les nouveaux copropriétaires par acte public ou sous signatures privées légalisées par un notaire ou reconnues judiciairement, avant de demander l'acte de nationalité.

De même celui qui, après avoir entrepris la construction pour son compte personnel, voudra associer d'autres personnes à la propriété du navire en construction, devra en faire la déclaration dans le temps et suivant le mode indiqué ci-dessus.

A défaut des déclarations susdites, le navire sera inscrit respectivement au nom du commettant ou du constructeur.

4. *Les maîtres charpentiers.* — Art. 34. Les maîtres charpentiers pourront construire des barques jaugeant jusqu'à 50 tonneaux et ils devront se conformer aux prescriptions des art. 31, 32, 33.

5. *Régime des concessions d'emplacements pour chantiers.* — Art. 35. (Mod. par la loi du 11 avril 1886, n° 3781, série 3.)

Les concessions d'emplacements sur les plages à l'usage de chantiers pour la construction des navires ne pourront être faites qu'à des constructeurs de marine, ou à des sociétés de constructions maritimes, pour une période ne dépassant pas trente ans, dans le mode et suivant les formes qui seront établis par règlement.

Sous le nom de constructeurs, pour l'objet du présent article, sont aussi compris les maîtres charpentiers.

construction dite *à forfait*, on devra présenter à la transcription le contrat relatif à la construction, fait en conformité de l'art. 31 du Code de la marine marchande.

A défaut d'une convention écrite régulière, si la déclaration est faite par le propriétaire ou armateur, en présence du constructeur, le procès-verbal constatant la déclaration sera soumis à l'enregistrement et à la transcription, et constituera le titre de propriété.

9. *Division de la propriété en quirats*. — La propriété des bâtiments se divise, en Italie comme en France, en 24 quirats (carato), mais ces quirats ne sont susceptibles d'autre subdivision que sur la base de l'unité de quirat.

81. — États-Unis. — *Aux Etats-Unis*, le nom de chaque navire est marqué sur chaque bau et sur l'arrière, ainsi que le port d'attache (1) sous peine d'amende. Les steamers portent, en outre, la même indication de chaque côté de la chambre de gouverne ou des aubes (2).

Le changement de nom est interdit sous sanction pénale (3), sans le consentement du commissaire de la navigation et du secrétaire du trésor.

Le commissaire de la navigation peut réglementer les navires et leur répartir des numéros d'ordre qui seront indiqués sur le maître bau sous peine d'amende (4).

Le tonnage doit également être marqué sur le navire et la limite de charge.

Pour enregistrer un navire construit aux Etats-Unis, il faut produire un certificat du constructeur qui donne une identité complète du navire (5). Le propriétaire doit prêter serment et fournir des preuves que la propriété du navire revient entièrement à un ou des citoyens des Etats-Unis (6), sous peine de forfaiture. Le capitaine doit prêter serment qu'il est citoyen des Etats-Unis (7). Le navire doit être jaugé et décrit par un *surveyor* (8). Il est enregistré par le collector du district du port d'attache (9).

(1) R. S. 4178 et 21 février 1891.
(2) R. S. 4445.
(3) R. S. 4179.
(4) 1er juillet 1884 et 19 juin 1886.
(5) R. S. 4147.
(6) R. S. 4142.
(7) R. S. 4144.
(8) R. S. 4148, 4149, 4150.
(9) R. S. 4141.

82. — Russie. — 1. ***Mentions de la demande d'enregistrement d'un navire.*** — ***En Russie***, le crédit maritime n'est pas envisagé dans l'enregistrement des navires. Cependant il y a des mesures légales concernant le signalement du navire : L'art. 119 exige un certificat de propriété contenant : 1° les mesures du navire ; 2° sa jauge ; 3° la date et le lieu de sa construction, c'est-à-dire où le navire est bâti, l'année et le mois ; 4° avec quels matériaux il a été construit ; 5° le genre du navire : brigantine, galiote, barque de pêcheur ou autre dénomination ; 6° si l'entrepreneur et les ouvriers ont reçu satisfaction pour la construction du bâtiment. Les demandes à fin d'enregistrement, dit l'art. 142 du Code de 1893 (1), sont présentées par les propriétaires, à leur choix, aux bureaux de douane. Ces demandes doivent porter les mentions suivantes : le nom du bâtiment, son espèce, (schooner, brigantine, barque, etc.), la jauge en lasts ou doubles tonneaux, la date et le lieu de son acquisition. A cette demande sont joints : 1° les documents établissant que le ou les propriétaires jouissent du droit d'arborer pavillon russe ; 2° le titre de propriété ; 3° le certificat de jauge ; 4° le certificat de la déclaration du navire.

2. *Inscription au rôle des navires.* — On porte alors sur le rôle d'enregistrement : 1° Le nom ou la firme et le domicile du propriétaire ou des propriétaires du navire ; 2° le nom du navire suivi de l'indication du genre de bâtiments de mer auquel il appartient ; 3° les mesures du bâtiment et la quantité de ses tonneaux de jauge d'après le certificat de jaugeage ; 4° la date et le lieu de la construction et si le navire est étranger, la date de son acquisition ; 5° la date de l'enregistrement du navire sur le rôle des bâtiments du port. Alors le propriétaire reçoit sous le titre de patente de navigation une copie scellée de cette énumération.

3. *Certificats provisoires.* — Les consuls russes ont, dans certaines limites, le droit de conférer des certificats provisoires.

83. — Pays-Bas. — 1. *Contenu des lettres de mer.* — ***Loi du 28 juin 1869.*** — ***Aux Pays-Bas***, les lettres de mer se bornent à énoncer : *a)* le nom du navire ; *b)* sa capacité constatée conformément aux dispositions légales en vigueur ; *c)* son espèce et d'autres traits distinctifs principaux ; *d)* le nom du patron ; *e)* dans le cas

(1) Voir également l'art. 119 qui exige pour le signalement du navire un certificat de propriété contenant diverses mentions.

prévu par les art. 10 et 11, les particularités exigées par ces articles, c'est-à-dire pour des navires étrangers un certificat de nationalité provisoire délivré sur présentation des titres de propriété et, mesure destinée à favoriser la construction nationale, pour l'art. 11, un certificat de nationalité extraordinaire délivré au navire construit en Hollande pour compte d'un étranger (1).

2. *Loi de 1836.* — C'est la loi du 28 juin 1836 (2) qui règle l'état des navires au point de vue du crédit, et, avec un sens pratique très grand, à cette époque déjà ancienne, elle a adopté des principes analogues à ceux des législations plus modernes.

3. *Registre d'immatriculation. — Bureau central. — Objet.* — Là aussi la base de tout le crédit c'est la tenue d'un registre d'immatriculation des navires aux bureaux de conservation des hypothèques et du cadastre.

Le bureau central est à La Haye. Il est, dit M. Asser (3), destiné à maintenir l'ensemble dans les divers bureaux et à exercer la surveillance nécessaire par rapport aux inscriptions et transcriptions.

4. *Obligation de l'inscription. — Livre journal. — Registre de transcription et d'inscription.* — L'art. 1er de la loi porte qu'il y aura l'inscription de tous actes de transfert de propriété, soit totale, soit partielle, de navires de mer ou navires analogues ou de navires d'au moins dix lasts (20 tonneaux) qui servent à la navigation intérieure.

L'art. 4 porte qu'un livre journal sera tenu dans chaque bureau et que les inscriptions au jour le jour y seront portées.

En outre il y aura à chaque bureau un registre de transcription et d'inscription et au bureau central un registre général. Les inscriptions sont faites suivant des formules (4). Les propriétaires peuvent inscrire leur titre au bureau de leur choix, mais ce choix fait, un transfert de bureau n'est plus admis. Le numéro du bureau est inscrit sur les titres présentés.

5. *Bordereau d'inscription. — Mentions. — Loi du 5 juin 1878. — Réinscription.* — Quand un créancier veut prendre inscription

(1) Cf. n° 60 et s.

(2) Van Eik, *Aperçu de la législation néerl., etc., Rev. dr. int. lég. comp.*, 1870, p 573. — *Du système d'immatricule des bâtiments de mer et autres navires, etc.*, par Bachine, *Rev. de lég. et de jur.* Paris, 1847.

(3) *Bull. de la soc. de lég. comp.*, 1873-74, p. 115.

(4) Soutendyk, *De Hypothekaire en Kadastrale Boekhouding in Nederland.* Cf. Formules, p. 199.

sur un navire, dit l'art. 9, il doit signer en triple le bordereau suivant :

1° Le consentement écrit du créancier et du débiteur, domicilié dans le ressort du bureau ;

2° Le jour de l'inscription ;

3° Le montant de la créance et l'indication des droits garantis et la date de l'échéance ;

4° Le nom, jauge et capacité du navire, le nom du bureau, sa signature, le numéro d'inscription et le port d'attache.

Une loi du 5 juin 1878 a soumis les inscriptions hypothécaires à l'obligation d'une réinscription.

6. *Privilèges inscrits.* — On inscrit les privilèges :

1° Du vendeur ;

2° Du créancier hypothécaire.

Le vendeur d'un navire est obligé de donner à l'acheteur une liste de toutes les créances privilégiées signées par lui.

83*bis*. Autriche-Hongrie — En *Autriche-Hongrie*, l'Enregistrement du navire comprend :

1° Le nom et le mode de construction (espèce) du navire, la nature de son chevillage et de son doublage et quand le navire n'est pas exclusivement à voiles, les autres moyens de locomotion avec l'indication du système employé et de leur force ;

2° Les mesures diverses et le tonnage ;

3° Le lieu et l'époque de la construction ;

4° Le port d'attache ;

5° Le nom, le lieu de naissance et le domicile du propriétaire ou s'il y a un armement collectif, le nom, le lieu de naissance de tous les coarmateurs, la part de chacun et l'indication du coarmateur-gérant. Si une société par actions est armateur ou coarmateur, sa raison sociale et son siège sont inscrits ;

6° La nationalité des armateurs ou coarmateurs ;

7° Le titre d'acquisition de la propriété du navire ou de ses parts ;

8° Le nombre ordinaire des gens de mer, ou le minimum qui doit être à bord sur déclaration faite aux fonctionnaires de l'enregistrement ;

9° Le nom, le lieu de naissance, la résidence du capitaine ;

10° Le nombre de canons ;

11° La date de l'enregistrement du navire ;

12° La date et le numéro de la lettre de mer ou du congé provisoire.

Une rubrique demeure en blanc dans le registre pour toutes mentions ultérieures, par exemple, les constitutions de gage, cessions, extinction de gage sur le navire on sur des parts de navire.

Tout navire a dans le registre un numéro d'ordre avec la mention des signaux particuliers dont il doit faire usage d'après le Code international des signaux.

Certificat de construction. — Transformation. — Preuve de la propriété. — Le certificat de construction contient : 1° le nom du navire; 2° le mode de construction et l'espèce du navire; 3° l'époque de la construction; 4° l'indication des matériaux employés; 5° le nom, le lieu de naissance, le domicile du propriétaire; 6° en cas de copropriété, les parts de chaque copropriétaire; 7° l'époque de livraison du navire.

En cas de transformation du navire, l'auteur des modifications doit les notifier à l'enregistrement par un acte descriptif (art. 16).

La propriété des navires construits en Autriche-Hongrie est prouvée par leur certificat de construction *(Beilbrief)* (1); la propriété des navires étrangers est prouvée soit par le certificat de construction délivré par le consul, soit par l'acte d'acquisition légalisé (2).

84. — **Pays scandinaves**. — *Les lois scandinaves*, rédigées et promulguées de concert entre la Suède, la Norvège et le Danemark, sont extrêmement perfectionnées. La loi danoise notamment règle minutieusement l'état civil des navires. On peut leur reprocher, à la rigueur, d'être trop parfaites, c'est-à-dire un peu compliquées et de multiplier les inscriptions.

85. — **Suède** — *En Suède* (3) (loi du 27 novembre 1891), chaque navire doit être inscrit sous un numéro spécial suivant la date de l'inscription. Celle-ci comprend :

1. *Inscription — Mentions.* — 1° Le nom du navire et pour les navires antérieurement étrangers, le nom étranger.

2° La nature du navire, son mode de gréement et de construction;

3° Son identité (longueur, largeur, tirant d'eau), ainsi que son tonnage; l'indication de la méthode de jauge; pour les vapeurs, la force de la machine en chevaux nominaux;

(1) Voir nos 165 et s.
(2) Loi de 1879, art. 15 (*Ann. lég. étr.*, p. 306).
(3) *Lois maritimes scandinaves*, par Beauchet, appendice II.

4° Quand, où et par qui le navire a été construit et, si c'est un étranger, l'époque où il est devenu propriété suédoise et, si possible, les date et lieu de sa construction;

5° Le port d'attache;

6° Le nom, la profession, le domicile et la nationalité du propriétaire, ceux des quirataires, de l'armateur gérant et leurs parts dans le navire.

Si le navire appartient à une société commerciale ou par actions, on indiquera pour les secondes : leur dénomination, le lieu où l'administration a son siège, le nom, la profession, le domicile et la nationalité des administrateurs, ainsi que celui ou ceux qui peuvent signer sous la raison sociale, le lieu où elles exercent leur industrie, le nom, la profession, le domicile et la nationalité de chacun des associés, celui ou ceux des associés qui ont le droit de signer de la raison sociale et si ce droit ne peut être exercé par eux que collectivement, et enfin, si la société renferme des membres non suédois et norvégiens, quelle part de la société appartient à ces étrangers.

7° Le titre en vertu duquel le navire ou la part du navire sont possédés par le propriétaire;

8° Les lettres de signalement qui peuvent avoir été données au navire, ou qui lui sont données lors de l'enregistrement;

9° L'année et le jour de l'enregistrement (art. 3).

2. *Déclaration et annexes. — Contrôle. — Certificat. — Marques.* — Le propriétaire ou son représentant, l'armateur gérant au lieu de l'armement, les représentants légaux des sociétés commerciales ou par actions, doivent faire signer une déclaration écrite (art. 4) qui comprend les nos 1 à 7 ci-dessus et à laquelle on joint : 1° un certificat de construction; 2° la lettre de jauge; 3° les pouvoirs des déclarants, s'il y a lieu. La chambre de commerce a pleins pouvoirs de contrôle sur tous ces points.

Conformément à un formulaire, on délivre alors le certificat de nationalité et d'enregistrement.

L'art. 10 règle les inscriptions à faire sur la coque.

86. — Danemark. — 1. *Registre des navires. — En Danemark* (loi du 1er avril 1892), l'art. 2 dispose qu'il sera tenu un registre public de tous les navires domiciliés en ce royaume et jaugeant vingt tonneaux ou davantage. Sont exceptés de l'enregistrement, les bâtiments de guerre ou autres navires appartenant à l'Etat, qui ne servent pas au commerce ou ne sont pas destinés à être frétés.

2. *Contenu.* — Le registre des navires contiendra, pour chaque navire, tout ce qui est nécessaire à la constatation de son identité, ainsi que des renseignements complets sur les droits de propriété dans le navire et les droits respectifs des armateurs. Il est dressé, de l'inscription sur le registre, un certificat conforme à l'inscription qui suit le navire comme preuve de sa nationalité.

Une loi spéciale règlera l'établissement et la tenue du registre des navires, la procédure à suivre lors de l'enregistrement, l'obligation de faire l'annonce au registre, etc... (art. 2).

3. *Nécessité de l'inscription au point de vue du crédit.* — L'art. 3 ajoute : Tout contrat concernant la propriété d'un navire soumis à l'enregistrement ou l'hypothèque d'un pareil navire, qu'il s'agisse du navire entier, ou d'une part du navire, doit, pour être valable à ce titre, être inscrit sur la feuille du navire dans le registre des navires, conformément aux règles fixées par une loi spéciale. Cette prescription ne s'applique ni aux contrats à la grosse, ni à aucun des privilèges maritimes du chapitre II, ni aux gages dont parle l'art. 17.

4. *Administration.* — C'est le ministère de la justice — bureau du jaugeage et d'enregistrement établi à Copenhague — qui surveille l'enregistrement.

Il est tenu les livres suivants :

5. *Livre journal.* — 1° Un livre journal où sont inscrites, dans leur ordre de date, toutes les demandes d'enregistrement, au fur et à mesure de leur arrivée.

6. *Registre des navires.* — *Contenu.* — 2° Un registre des navires. Chaque navire soumis à l'enregistrement y a sa feuille d'après la date de sa déclaration ; sur cette feuille on inscrit dans des colonnes spéciales : *a)* les lettres d'enregistrement du navire, qui ne peuvent être modifiées pendant tout le temps pour lequel l'enregistrement est valable, son nom et son port d'attache, ainsi que le lieu et le chantier où il a été construit ; *b)* la nature et le gréement du navire, une description détaillée de son mode de construction, son tonnage ; *c)* les noms, professions et domiciles du ou des propriétaires du navire ainsi que leurs titres à la propriété, leurs parts respectives, les noms des administrateurs, s'il en existe, le domicile de la société à laquelle le navire peut appartenir, la raison sociale de l'armement, et, le cas échéant, le nom et le domicile de l'armateur gérant ; *d)* les droits acquis sur le navire ou les restrictions au droit d'en disposer, soumises à l'enregistrement d'après les art. 46 à 49 et 52 ; *e)* la date de l'inscription sur le livre journal de la demande d'enregistrement ; *f)* la mention des

résolutions du bureau sur la suspension ou l'omission de l'enregistrement ; *g)* l'annee et le jour de l'enregistrement.

7. *Registre des titres de possession ou d'inscription hypothécaire.* — 3° Un registre des titres de possession et d'inscription hypothécaire du navire où sont inscrits, dans l'ordre de date de leur enregistrement, tous les actes privés ou publics tendant à créer des droits sur ces navires enregistrés ou sur une part du navire ou à établir des restrictions au droit de disposition dont il est question dans les art. 46 à 49 et 52.

8. *Registre d'armement.* — 4° Un registre d'armement où sont inscrits tous les armements danois possédant des navires soumis à l'enregistrement.

9. *Liste des navires non enregistrés. — Certificats de nationalité et d'enregistrement. — Publicité. — Navires en construction. — Enregistrement provisoire.* — Outre ces registres, il est tenu une liste des navires non enregistrés.

Le bureau délivre des certificats de nationalité et d'enregistrement (art. 5) et le public peut obtenir des extraits de tout ce qui est inscrit au registre et a droit à des explications orales (art. 7).

Outre le bureau de Copenhague, bureau principal, il y a des bureaux de district.

Les navires et spécialement ceux en construction (art. 11) peuvent être enregistrés provisoirement. Les décisions du bureau peuvent être l'objet d'un recours devant l'administration de la douane pour les questions techniques, devant les tribunaux pour les questions de propriété.

87. — Norvège. — *Loi de 1860. — En Norvège,* une loi de 1860 imposait un système analogue au système français. La loi norvégienne du 20 juillet 1893 implique la réorganisation complète de l'enregistrement sur les mêmes bases qu'en Suède et en Danemark. Elle est entrée en vigueur le 4 mars 1901.

88. — Espagne. — *Registre des navires. — En Espagne* (1), l'inscription des navires se fait sur un registre annexé au registre général du commerce, où sont inscrits : 1° tous les particuliers commerçants ; 2° toutes les sociétés.

(1) Code du 22 août 1885. Trad. Prud'homme.

Ce registre des navires (art. 22) énonce :

1° Le nom du navire, l'espèce des apparaux, le système ou la force des machines, s'il s'agit d'un bâtiment à vapeur, en spécifiant s'il y a des chevaux-vapeur énoncés ou indiqués ; le lieu de construction du corps du navire et des machines ; l'année de la dite construction ; la matière dont le corps est construit en indiquant s'il a été fait en bois, en fer, en acier ou s'il est mixte ; les principales dimensions, longueur, largeur au bouchain, élévation, le tonnage brut et net ; le signe distinctif qui lui est attribué dans le Code international des signaux et enfin les noms et domiciles des propriétaires et des copropriétaires du navire ;

2° Les changements survenus dans la propriété des navires, dans leur dénomination et dans l'une quelconque des autres circonstances énumérées dans le précédent ;

3° Les actes constatant la création, la modification et la radiation des charges, de quelque nature qu'elles soient, qui peuvent grever le navire.

2. *Certificat d'immatriculation. — Extrait du registre. — Obligation.* — Le décret du 21 décembre 1885 nécessite pour l'obtention de l'inscription un *certificat d'immatriculation* préalable du commandant maritime de la province (art. 45). Les capitaines ne peuvent commencer leur voyage sans la copie certifiée de la feuille du registre concernant leur bâtiment (art. 50) : « Cette copie, qui devra être littérale et être légalisée par le capitaine du port de départ, sera considérée comme un titre suffisant pour justifier de la propriété, pour l'établissement ou la transmission des charges, lorsque les contrats dûment signés des contractants sont inscrits à la suite de la dite copie certifiée, avec l'intervention, en Espagne, d'un notaire, ou à l'étranger, du consul qui atteste la véracité du fait et la sincérité des signatures. Les contrats ainsi passés sortiront tous leurs effets après inscription au registre du commerce ».

89. — Allemagne.— *La législation allemande*, qui est, dans son ensemble, la dernière venue, est aussi, peut-on dire, la plus complète (1).

(1) Principales dispositions législatives et administratives : (Seerechtsgesetzgebung).

Loi du 25 octobre 1867 sur *l'enregistrement et la nationalisation* (abrogée le 22 juin 1899). Ordonnance *touchant le pavillon fédéral pour les navires de commerce,*

1. *Historique.* — La constitution de l'Empire du 16 avril 1871 portait à son art. 44, § 7, parmi les objets confiés à la législation. « L'organisation d'une protection commune du commerce allemand à l'étranger, de la navigation allemande, de son pavillon, et d'une administration consulaire, et au § 99 le commerce de flottage et de batellerie sur les voies navigables des Etats, son organisation, les droits de navigation et autres droits relatifs aux marques extérieures de la navigation. Le Conseil fédéral (art. 8) devait former dans son sein des commissions permanentes, notamment pour la marine. La marine marchande (art. 54) était unifiée comme la marine de guerre. La législation avait à en régler les détails d'organisation.

2. *Loi du 25 octobre 1867. — Loi de police.* — La loi du 25 octobre 1867, votée par la Confédération du Nord et qui fut étendue à l'Empire, avait déjà tranché les questions de nationalité, de pavillon, d'enregistrement et de jaugeage des navires.

Cet enregistrement suivait la nationalisation du navire. Un certificat mentionnait ces différents points (1) (art. 3).

La loi édictait des pénalités contre les délinquants.

On ne voit dans cette loi de 1867 comme dans la plupart des lois de

25 octobre 1867. Loi *sur l'enregistrement et la marque des navires*, 28 juin 1873. Règlements sur cette matière, 13 novembre 1873. Formulaires d'enregistrement, 5 janvier 1873. Circulaires touchant *l'enregistrement et la jauge de navires étrangers*, 13 février 1874. Circulaire sur la jauge, 5 juillet 1872. Circulaire sur la jauge, 24 octobre 1875. Plus une série de circulaires touchant la jauge de navires étrangers dans les ports allemands. Loi sur le *port du pavillon allemand par d'autres bâtiments que ceux de commerce*, 15 avril 1887. Loi du 20 juin 1888 sur la jauge. Loi du 23 décembre 1888 *changeant la loi du 25 octobre 1867 (art. 2, § 26, n° 5 et 12, § 2, n° 2) en l'étendant aux sociétés par actions*. Loi du 1er septembre 1892, *obligeant le nom du navire à avoir une hauteur de 10 centimètres*. Ordonnance *sur le port du drapeau impérial*, 8 novembre 1892. Loi du 15 juin 1895 visant la *navigation intérieure* mais dont un grand nombre de dispositions, notamment celles qui concernent l'enregistrement, ont été étendues aux navires de mer. Loi (über die Zwangsversteigerung und die Zwangsverwaltung) du 24 mars 1897, *sur l'exécution forcée* (art. 162 et § 5 pour les navires). Loi du 22 juin 1899 sur l'*enregistrement des navires de mer*, remplaçant celle du 25 octobre 1867.

(1) Tout changement dans les mentions devait être enregistré et porté au certificat. Tout changement de nom de navire n'est admis que pour des raisons majeures et avec l'approbation de la Chancellerie de l'Empire. Ces changements etaient à porter à la connaissance de l'administration du registre endéans les six semaines. Les changements dans le personnel des armateurs, ou le Conseil d'administration, si c'est une société par actions; si c'est une société à responsabilité indéfinie, tous les associés, enfin les changements de propriétaire ou de part de propriétaire.

la même époque, par exemple, le règlement français de 1866 dont nous avons parlé ci-dessus, qu'un souci de bonne police et d'administration fiscale. C'est une conception tout à fait inférieure du régime d'enregistrement des navires. Les Allemands s'en aperçurent bientôt. La législation anglaise d'abord, les législations scandinaves ensuite les inspirèrent. Mais elles les inspirèrent heureusement. Ils s'efforcèrent notamment d'éviter les excès d'enregistrement et d'assurer le crédit et la publicité des droits réels, tout en en simplifiant les formalités. Deux lois, la première et la plus importante, celle du 15 juin 1895, modifiée le 10 mai 1898, touchant les navires d'intérieur, la seconde qui n'intéresse que la vente forcée des navires saisis, celle du 24 mars 1897, ont institué de concert avec la loi du 22 juin 1899 touchant les navires de mer et les prescriptions du nouveau Code civil, entré en vigueur le 1er janvier 1900, un régime complet de protection du crédit. Nous en donnons ci-dessous le texte, en tant que, pour l'instant, il s'agit de l'organisation des registres et de la procédure d'enregistrement (1).

(1) *Loi sur les navires d'intérieur, 15 juin 1895* (*).

Art. 120. — Il y a lieu d'instituer un registre des navires pour les vapeurs et autres bâtiments doués d'impulsion propre dont la contenance de charge est de plus de 15,000 kilog. comme pour les autres bâtiments d'une charge de plus de 20,000 kilogr.

Art. 121. — Le Registre des navires est tenu par le tribunal chargé de la tenue des registres de commerce.

Les gouverneurs sont autorisés à déléguer à un seul arrondissement le souci de tenir le Registre de plusieurs d'entre eux ou dans les lieux où la tenue du registre des navires de mer incombe à d'autres autorités, de les leur confier.

Publicité. — Port d'attache. — Art. 122. — Ce registre des navires est public. Son examen est permis à chacun pendant les heures ordinaires du service. Copies des inscriptions qui peuvent être légalisées peuvent être obtenues, contre paiement des frais.

Art. 123. — Chaque navire doit être inscrit sur le Registre afférent à son port d'attache.

Obligation de l'inscription. — Art. 124. — L'obligation de l'inscription incombe au propriétaire du navire et quand il y a plusieurs copropriétaires, à chacun d'eux.

Cette obligation incombe, dans une société en nom collectif, en commandite simple ou par actions, aux associés personnellement responsables. S'il y a personne juridique, société par actions, ou à responsabilité limitée, ou une association inscrite,

(*) Voir n° 124; nous donnons le texte de cette loi qui devrait figurer plus loin sous l'exposé du régime des bateaux, parce qu'elle a précédé et préparé la loi de 1899, sur les navires de mer.

Ce système d'enregistrement fut étendu aux navires de mer par la loi du 22 juin 1899, entrée en vigueur le 1er janvier 1900, dont nous donnons également le texte en note (1).

les représentants légaux doivent l'inscription, s'ils sont plusieurs, une inscription suffit.

Contenu. — Art. 125. — L'inscription doit contenir :

1° Le genre, l'équipement, les noms, les numéros et autres caractéristiques du navire;

2° La jauge et pour les vapeurs ou bâtiments à propre impulsion, la force du moteur ;

3° L'époque et le lieu de la construction ;

4° Le lieu d'attache ;

5° Les noms et la désignation précise du propriétaire ou des copropriétaires et dans ce cas l'importance respective de leurs parts Si ce sont des sociétés de commerce qui ne sont pas des personnes juridiques, l'indication de la firme et du siège social suffit ;

6° Les droits sur lesquels la propriété ou les parts de propriété reposent.

Les indications doivent être justifiées.

Art. 126. — Chaque navire sera porté dans le registre sous un numéro d'ordre particulier.

L'inscription doit contenir les mentions de l'art. 125 et la date.

Schiffsbrief. — L'inscription est attestée par un document (lettre de navire, Schiffsbrief) émanant de l'administration chargée de la tenue du registre et contenant l'inscription *in extenso.*

(1) *Loi du 22 juin 1899 (1er janvier 1900) sur les navires de mer.*

§ 1er.—Port du pavillon.— Les navires destinés à un trafic sur mer (*Kauffahrteischiffe*), y compris les bateaux pilotes, les navires destinés à la pêche en haute mer, les bateaux de sauvetage et les remorqueurs, portent comme pavillon national, exclusivement le drapeau impérial.

Sa forme et la manière de le porter seront réglées par ordonnance impériale.

§ 2. — Les navires de mer ne peuvent battre pavillon de l'empire qu'à la condition d'être la propriété exclusive de régnicoles.

Les sociétés commerciales dites *Offene Handelsgesellschaften* et *Kommandit gesellschaften* sont assimilées à des régnicoles, quand les associés, personnellement responsables, sont tous des nationaux, les autres *Handelsgesellschaften*, les *Eingetragene genossenschaften* et autres personnes civiles jouissent de la même prérogative quand elles ont leur siège dans l'Empire, sauf toutefois les sociétés en commandite par actions où les associés responsables doivent être tous régnicoles.

§ 3. — Perte de l'indigénat. — Quand le propriétaire d'une part de navire perd la qualité de citoyen allemand ou quand la propriété d'une part appartenant à un régnicole passe à un étranger, autrement que par aliénation, le navire conserve, durant une année encore, le droit de porter le pavillon impérial.

Quand six mois se sont écoulés depuis l'événement, le tribunal où ressort le registre doit, sur la requête des copropriétaires, les autoriser à vendre publiquement la part.

Les copropriétaires statuent sur cette requête à la majorité des voix. Les voix

90. — Belgique. — Telle est dans la plupart des législations l'organisation de l'état civil des navires. La Belgique, qui n'a jamais eu un véritable souci du crédit maritime, ne connaît rien de semblable et la propriété y est livrée à toutes les incertitudes des conventions occultes.

Examinons maintenant comment en droit comparé sont réglées les

sont comptées d'après la grandeur des parts du navire. Les requérants peuvent prendre part à la vente. La part ne peut être allotie qu'à un régnicole.

Il n'y a lieu d'appliquer ces dispositions que si les parts des copropriétaires allemands comprennent au moins deux tiers du navire.

§ 4. — **Schiffsregister.** — Il y a lieu de tenir des registres de navires (*Schiffsregister*) dans les districts touchant à la mer ou à une route suivie par les navires de mer et comprenant les navires autorisés à battre pavillon impérial.

Les registres de navires seront tenus par les *Amtsgerichte* (Justices de paix). Par circulaire de l'administration de la justice du pays d'Empire, la tenue du registre pour plusieurs *Amtsgerichte* peut être déférée à un seul.

§ 5. — **Publicité. — Port d'attache.** — Le registre des navires est public. Il peut être consulté par n'importe qui. Copie peut en être demandée contre paiement des frais; elles peuvent être légalisées.

§ 6. — Un navire ne peut être porté qu'au registre du port d'où, comme port d'attache, il entreprend sa navigation maritime.

Si cette navigation a comme point de départ un port d'attache étranger ou le port d'une colonie ou d'une juridiction consulaire allemandes ou si ce port d'attache fait défaut, l'armateur a le choix libre du registre du district dans la mère-patrie. Si l'armateur n'a ni domicile, ni succursale dans le district du tribunal du registre, il est obligé de choisir un mandataire dans le district en question, qui a à veiller aux droits et aux obligations de l'armateur vis-à-vis du tribunal du registre. Cette obligation tombe quand la juridiction d'enregistrement a son siège et l'armateur son domicile ou sa succursale dans l'Empire, tous les deux.

§ 7. — **Contenu de l'inscription.** — La mention au livre-registre doit contenir :

1° Le nom et l'espèce du navire et son signal caractéristique (*);

2° Les résultats de la mesure et du jaugeage ;

3° L'époque et l'endroit de la construction pour autant qu'ils puissent être précisés ;

4° Le port d'attache ;

5° Le nom et l'indication précises de l'armateur; s'il s'agit d'un armement, les noms et l'indication précise de chacun des coarmateurs et de l'armateur délégué et l'étendue respective des parts afférant à chacun des coarmateurs.

Dans des sociétés commerciales (*Handelsgesellschaften*, *eingetragene Genossenschaften*) et personnes civiles, la firme et le nom de l'endroit où elles ont leur siège; dans les *Offene handelsgesellschaften*, outre le nom et la désignation précise, l'indication de tous les associés; dans les sociétés en commandite simple ou par

(*) Dans le Code des signaux.

variations sur le crédit d'un navire, et comment elles sont portées à la connaissance du public.

91. — Transferts et changements dans les droits réels inscrits au registre des navires.

Ces mutations sont essentielles à la stabilité du crédit. Si elles sont réglementées de sorte que le public puisse savoir à chaque moment la valeur du navire, le crédit maritime y trouvera une puissante garantie.

actions, le nom et l'indication précise de tous les associés responsables personnellement ;

6° L'indication que eu égard à l'indigénat des partenaires, les prescriptions légales ont été remplies ;

7° La cause juridique sur laquelle repose l'acquisition du navire ou de chacune de ses parts ;

8° Le jour de l'inscription ;

9° Le numéro d'ordre sous lequel le navire est inscrit.

§ 8. — **Conditions et effets. Schiffscertifikat.** — L'immatriculation dans le registre des navires ne peut avoir lieu qu'après que le droit du navire de battre pavillon allemand et toutes les conditions énumérées dans l'art. 7 aient été établies et prouvées.

Tant que le jaugeage n'a pas pu se faire dans le pays, les résultats du jaugeage peuvent être admis sur la base du certificat de jauge d'une autorité étrangère ou selon toute autre preuve suffisante.

§ 9. — Si l'armateur est également régnicole d'un État étranger, il a à prouver à la satisfaction du tribunal chargé du registre que le navire ne figure pas au registre étranger. Si c'était le cas, le navire ne peut pas être porté sur un registre allemand.

§ 10. — Il est dressé de l'immatriculation du navire au registre par les soins de la juridiction de registre, un document qui est la copie de l'immatriculation (*Schiffscertifikat*).

Le *Schiffscertifikat* a à attester en outre que les justifications du § 8 ont eu lieu et que le navire peut battre pavillon allemand.

§ 11. — Le *Schiffscertifikat* établit le droit du navire au port du pavillon impérial. Le port de ce pavillon n'est pas permis avant la délivrance du *Schiffscertifikat*. Ce *Schiffscertifikat* ou un extrait certifié, confirmé par la juridiction de registre, doit demeurer à bord du navire durant le voyage.

§ 16. — **Petits navires.** — Les navires de moins de 50 mètres cubes de jauge brute sont autorisés à battre pavillon impérial sans inscription au registre et sans *Schiffscertifikat*.

§ 17. — **Marques.** — Tout navire porté au registre doit avoir son nom écrit de chaque côté de la proue et son nom, de même que le nom du port d'attache, à la poupe, en caractères visibles et fixes.

92. — Angleterre. — 1. — *Le nom du navire.* — Parmi les indications qui individualisent, vis-à-vis des tiers, le navire, *son nom* est essentiel. Il joue le rôle de la firme ou du nom commercial dans l'état civil des personnes physiques ou civiles qui recourent au crédit général du commerce. Sa fixité est indispensable, car si le nom change, le navire sur lequel le créancier a prêté de l'argent lui échappe.

Cette fraude étant assez fréquente, la législation anglaise l'examine à part (art. 47). Aucun changement de nom de navire (*name of ship*) n'est admis à peine de délit qu'avec l'autorisation du Board of Trade. Si l'autorisation est accordée, le nom du navire sera immédiatement modifié sur le livre registre, sur le certificat d'enregistrement du navire ainsi que sur son avant et son arrière.

Disposition analogue en France (1), en Allemagne (2), en Suède, en Danemark, aux Etats-Unis (3), en Autriche (4).

2. — *Autres changements dans les mentions. — Changements dans la propriété.* — De même tout changement des autres indications portées au livre registre doit être enregistré sous peine de perte de la qualité de navire britannique, par le registrar du premier port rencontré qui transmettra la modification au registrar du port d'attache (art. 49).

Ces modifications selon leur importance vont d'une simple mention sur le certificat jusqu'à un enregistrement entièrement nouveau, spécialement quand la *propriété* du navire subit un changement, le registrar du port d'attache peut, sur la demande des propriétaires, enregistrer le navire à nouveau (art. 51).

3. — *Transfert d'un port à un autre. — Conditions. — Extension aux navires des lois sur les trustees.— Trusts and Equitable Rights. Définition.* — L'enregistrement nouveau efface l'enregistrement ancien, sous réserve des droits de mortgagistes (5) ou des propriétaires qui ne peuvent subir aucune atteinte (art. 51). De même, sur déclaration écrite de toutes les personnes ayant un intérêt dans le navire comme propriétaires ou mortgagistes, l'enregistrement, à condition qu'il ne porte aucune atteinte à leurs droits, peut être transféré d'un port à un autre (art. 53). Les personnes incapables sont représentées par leurs mandataires légaux, et la législation sur les Trustees est étendue aux

(1) Loi du 5 juillet 1836, art. 8. Interdiction de changer de nom.
(2) Loi du 22 juin 1899, art. 13.
(3) R. S. 4179.
(4) Voir n° 5, 35, 61 et 83*bis*.
(5) Sorte de créancier hypothécaire (voir plus loin).

6

navires. On appelle *Trustee* le propriétaire nominal d'un objet qui l'administre en réalité pour autrui. L'existence des Trustees, très répandus en droit anglais, offre un danger pour les tiers qui peuvent ainsi ne pas connaître le propriétaire véritable. Aussi, sous le titre : Trusts and Equitable rights, la loi anglaise les réglemente spécialement.

Par *Trusts and Equitable Rights* on entend en Angleterre diverses espèces de droits dans lesquels la confiance, la bonne foi, l'équité (*Equity*) ont un rôle qui prédomine sur les règles du droit strict (*Common law*.) On les appelle aussi *Rise and Trusts*.

Le même droit qui, envisagé au point de vue du créancier, était réputé de droit strict, devient, au point de vue du débiteur, droit en équité.

Ainsi le mortgagiste qui à l'échéance de la dette ne peut payer le mortgageur est, *pro facto*, en common law, dépouillé de sa propriété pour « forfaiture », mais les cours d'équité ont introduit une jurisprudence moins rigoureuse. Le mortgagiste peut racheter son bien, c'est ce qu'on appelle « Equity of redemption » et c'est un Equitable Right (1).

Voici, concernant les navires, les dispositions légales à ce sujet.

4. — *Leur exercice. — Conditions.* — Art. 56. — Aucune clause de fidéicommis expresse, implicite ou sous-entendue, ne sera portée sur le livre registre ou admise par le registrar; et, sous réserve de tous droits et pouvoirs, appartenant d'après le livre registre à toute autre personne, le propriétaire enregistré d'un navire ou d'une part de navire aura le pouvoir absolu de disposer, conformément à la présente loi, du navire ou de la part, ainsi que de donner des quittances valables de toutes sommes payées ou avances avec cause.

L'expression « droit de jouissance » *(beneficial interest)* comprend les droits nés d'un contrat et les autres droits *en équité*. (Art. 57.)

Le but de la présente loi est que, sous réserve des dispositions interdisant l'insertion de la clause de fideicommis sur le livre registre ou son admission par le *registrar*, sous réserve des pouvoirs de disposer ou de donner quittance conférés par la présente loi aux propriétaires et aux mortgagistes enregistrés, et sous réserve des dispositions sur la propriété des navires britanniques pour les personnes n'ayant pas les qualités requises, les droits nés d'un contrat ou autres droits en équité puissent être exercés par ou contre les propriétaires ou

(1) Stephen. *Commentaries*. Seconde édition 1848, p. 335 et s., 391.

mortgagistes des navires à l'égard de leurs intérêts dans le dit navire, de la même manière qu'à l'égard de toute autre propriété personnelle (1).

5. — *Responsabilité du propriétaire bénéficiaire.* — L'art. 58 édicte la responsabilité dans cette hypothèse du propriétaire bénéficiaire *(Liability of beneficial owner).* Lorsqu'une personne possède autrement que par voie de mortgage, un droit de jouissance sur un navire enregistré au nom d'une autre personne que le propriétaire, la dite personne sera, comme le propriétaire enregistré, soumise à toutes les pénalités pécuniaires imposées par la présente loi ou toute autre loi aux propriétaires de navire ou de parts de navire ; toutefois les poursuites pourront, pour l'application des dites pénalités, être exercées contre les deux ou contre l'une des deux parties susdites avec ou sans solidarité (2).

6. — *Obligation d'inscrire le nom du propriétaire gérant.* — Outre le nom du navire et autres indications du livre registre, il y a obligation d'inscrire le nom du propriétaire gérant *(managing owner)* à la douane du port d'attache et à son défaut celui de l'armateur ou du gérant réel *(ships husband).*

7. — *Inscription des transferts et transmissions. — Vente dans le pays. — La lettre de vente (bill of sale). — Formes.* — Enfin les *transferts, transmissions, mortgages,* doivent figurer sur le livre registre *(Transferts and transmissions).*

a. — Vente dans le pays.

Tout navire enregistré ou part de navire est transféré au moyen d'une *lettre de vente (bill of sale).* Elle contient la description du navire portée au certificat de l'expert visiteur ou toute autre description suffisante pour identifier le navire à la satisfaction du *registrar ;* elle sera faite selon la formule marquée et dans la première partie de l'appendice I de la loi ou d'une façon aussi conforme que les circonstances le permettront; elle sera signée par le cédant en présence d'un ou de plusieurs témoins et attestée par ces derniers (art. 24).

8. — *Double déclaration du cessionnaire. — Inscription au registre.* — Le cessionnaire (art. 25) doit faire une *double déclaration,* la première attestant qu'il a la capacité d'être propriétaire, la

(1-2) Code maritime britannique. Traduction Fromageot, p. 29.

seconde, qu'à sa connaissance, aucune personne n'ayant pas la capacité requise n'a droit de propriétaire sur un intérêt légal ou de jouissance dans le navire ou une de ses parts.

Le Registrar (art. 26) du port d'enregistrement porte sur le livre d'enregistrement le nom du cessionnaire comme propriétaire du navire ou de la part et inscrit au dos de la lettre de vente, le fait que la dite mention a été faite, avec le jour et l'heure. Les lettres de vente sont portées au livre dans leur ordre de présentation.

b. — Vente hors du pays.

9. — *Vente hors du pays où se trouve le port d'attache.* — S'il s'agit d'une vente faite dans un lieu situé hors du pays où se trouve le port d'attache, le registrar du lieu délivre au propriétaire un *Certificat de vente (Certificate of sale)* qui ne vaut que pour les ventes de totalité d'un navire (art. 39, 40, 41, 44). Ce certificat rempli, le registrar l'envoie au registrar du port d'enregistrement des navires pour le contrôle de son contenu et la radiation de l'inscription du registre de ce port (art. 44).

10. — *Transmission par mariage, décès, faillite.* — *Transmission à un cessionnaire qui n'a pas la qualité nécessaire* (*for owning British Ships*). — En cas de transmission par mariage, décès ou faillite, la déclaration de transmission doit être accompagnée de pièces justificatives (art. 27) et si le cessionnaire n'a pas qualité pour être propriétaire de navires britanniques, la vente ou toute mesure équitable est ordonnée par justice. Les art. 28, 29 et 30 organisent cette procédure.

11. — *Définition du Mortgage.* — *Communauté.*

Qu'est-ce qu'un mortgage ? Comme son nom l'indique, c'est une espèce de gage. C'est une garantie mobilière ou immobilière dont le créancier est nanti définitivement et légalement sous la réserve de la restituer si le débiteur se libère à l'échéance (1). Ce n'est pas une vente à réméré, car le créancier mortgagiste doit compte de la gestion de la chose au débiteur mortgageur. Ce n'est pas un gage, car la garantie peut demeurer aux mains du débiteur ; en matière maritime c'est même la règle (Abbott, p. 47 et 48). Ce n'est pas une hypothèque, car le créancier n'a pas de droit de suite. Créancier et débiteur ont, l'un

(1) Lehr. *Droit anglais*, voir plus loin au chapitre *de l'Hypothèque maritime*.

envers l'autre, des obligations qui compensent ce que chacun d'eux devrait pour être propriétaire absolu de la garantie.

C'est donc une institution spéciale au droit anglais mais qui joue le même rôle que notre hypothèque maritime.

L'art. 31 dit : « Un navire enregistré ou une part dans le navire peut être donné en garantie d'un prêt ou d'un autre acte à titre onéreux. » Ces garanties dérivent de titres de mortgage rédigés suivant une formule ci-annexée et que le registrar inscrit sur le livre registre dans l'ordre chronologique où ils lui sont présentés (art. 31 et 33).

L'art. 34 définit les pouvoirs respectifs des parties : « Sous réserve de ce qui peut être nécessaire pour faire du navire ou de la part donnée en mortgage, une garantie efficace de la dette, le mortgagiste ne saurait, par l'effet du mortgage, être considéré comme le propriétaire du navire ou de la part non plus que le mortgagiste comme en ayant perdu la propriété. »

Ainsi les deux parties sont, en quelque sorte, en communauté.

Le créancier mortgagiste a, sur sa simple initiative responsable, la libre disposition du navire, ou de la part, à son échéance, s'il est le premier inscrit. En cas de faillite, il passe avant les autres créanciers du failli, sauf les créances privilégiées (art. 35 et 36).

12. — ***Réglementation et inscription des mortgages. — Certificat de mortgage. — Comment sont réglementés les mortgages.***

Nous venons de voir que les mortgages sont inscrits sur un livre registre. C'est celui du port d'enregistrement du navire, quand il s'agit du pays où le port d'enregistrement se trouve. C'est par exemple le Royaume-Uni, si le port d'enregistrement est dans le Royaume-Uni.

Mais s'il s'agit d'un port situé dans un pays autre que celui du port d'enregistrement? Alors les mentions sur le livre registre ne pouvant plus se faire aisément, à cause de l'éloignement, sont remplacées, comme pour la vente des navires, par la confection d'un certificat de mortgage délivré par le registrar du lieu.

93. — Suède. — *Nom du navire. — Nouveau certificat. — Autres changements. — En Suède* (loi de 1891), le nom sous lequel le navire a été enregistré ne peut être changé ultérieurement (art. 11), sauf autorisation de la Chambre de commerce et pour un motif sérieux. On délivre alors un nouveau certificat.

En cas de changement dans le droit de propriété du navire (art. 12), déclaration doit en être faite dans les 14 jours et on délivrera un nou-

veau certificat, s'il y a lieu. De même, en cas de changement dans la construction ou la nature technique du navire dans le délai d'un mois (art. 13). Même obligation en cas de nouvel armateur-gérant, de nouveau capitaine (art. 16), ou de nouveau jaugeage donnant un nouveau tonnage (art. 17).

Celui qui a prêté de l'argent à un constructeur de navires peut faire inscrire son prêt à l'autorité municipale du lieu de construction (art. 3 de la loi du 18 juin 1891).

94. — Danemark. — 1. — *Changement de nom.* — *En Danemark*, comme en Angleterre et en Suède (loi de 1892, art. 35), le nom d'un navire enregistré ne peut être changé sans le consentement de l'administration de la douane, consentement qui ne peut être donné que sur une attestation du bureau central qu'il n'existe aucun droit de gage enregistré sur le navire ou que, si la demande de changement de nom est accompagnée d'une déclaration de toutes les personnes intéressées, d'après le registre, qu'elles n'ont aucune objection à faire à ce changement.

2. — *Autres changements.* — La loi danoise est des plus complètes. Le changement du port d'attache est subordonné (art. 36) au même consentement. Tout changement dans la nature technique du navire doit être déclaré dans les huit jours. Tout changement dans l'administration du navire ou de la Société de navigation, de même que la dissolution de la société, sont soumis à la même obligation.

Même disposition pour tout changement dans la propriété des navires (art. 39).

3. — *Enregistrement des droits réels, des saisies et du prix de vente.* — Un chapitre spécial — le chapitre V — règle l'enregistrement des droits réels et des restrictions à la faculté de disposer des navires ou des parts de navire.

L'acte constitutif de droits d'hypothèque sur un navire doit être enregistré. Les privilèges maritimes mentionnés dans l'art. 3 de la loi et le droit d'hypothèque de l'art. 17 ne doivent pas être enregistrés. Les hypothèques sont primées par les privilèges (art. 46 de la loi sur l'enregistrement des navires et 3 de la loi maritime).

Tout arrêt, saisie conservatoire, saisie exécutoire, ou saisie-gagerie sur le navire ou sur une part de navire, ainsi que la déclaration de faillite du ou des propriétaires enregistrés du navire doivent être enregistrés. Le privilège du vendeur sur le prix de vente est également enregistré.

95. — **Autriche-Hongrie.** — *Transferts et radiations.* — Les principaux changements dans l'enregistrement doivent être notifiés à l'administration.

Toute modification du registre est portée sur la lettre de mer.

96. — **Italie.** — 1. — *Actes translatifs ou déclaratifs de propriété.* — *Contrats de construction. En Italie*, les actes translatifs ou déclaratifs de propriété des bâtiments et de leur chargement doivent être déclarés à l'office du port du lieu d'inscription dans un délai de trente jours pour les actes entre vifs, de six mois en cas de décès (art. 362 du règlement sur la marine marchande).

Les contrats de construction des navires (art. 31 de la loi) doivent être enregistrés, nous l'avons vu. De même les cessions de propriété d'un bâtiment en construction (art. 378 du règlement) ou les actes constitutifs de gage (art. 379).

L'office de port, dit l'art. 383, transcrira immédiatement tant au dos de l'acte de nationalité que sur la matricule des bâtiments et dans la colonne correspondant au bâtiment que l'acte concerne, un extrait des principales dispositions du dit acte, ainsi que sa date. Il sera en outre fait mention du jour et de l'année de la transcription. Les mentions susénoncées seront signées par le fonctionnaire préposé.

Le règlement porte une série de formules de transcriptions de vente et de constitution de gage ou de prêt à la grosse. Les oppositions de tiers ne peuvent faire obstacle à la transcription.

Si le bâtiment est en voyage (art. 45), les parties à un acte de vente, de gage ou de prêt à la grosse peuvent requérir un office consulaire de transmettre à l'office consulaire du lieu où se trouve le bâtiment les actes nécessaires à la transcription.

2 — *Visite des bâtiments.* — Le règlement (art. 500 et s.) organise un service de visite des bâtiments spécialement (art. 519 et s.) par les soins du Registre maritime afin de vérifier les indications techniques.

97. — **Russie.** — *En Russie*, il n'y a lieu à mention du registre des navires qu'en cas d'achat et de vente (art. 165 et s. du Code de commerce). Un récent ukase l'étend à l'hypothèque maritime.

98. — **Espagne.** — *En Espagne*, quant aux obligations contractées au cours du voyage et qui doivent être contractées par le ministère d'un notaire en Espagne ou d'un consul à l'étranger (obligations privilégiées sur le navire), et dont les titres sont conservés aux archives

de ces fonctionnaires, mention doit en être faite sur la feuille du navire, et, le voyage terminé, l'inscription en avoir lieu sur le registre. Même obligation d'inscription en cas de vente (art. 53). La radiation des créances inscrites ne peut être obtenue que par expédition de décision judiciaire ou acte authentique. La vente judiciaire aux enchères (art. 582 de la loi espagnole) éteint toutes les inscriptions.

99. — Portugal. — *En Portugal*, la législation est semblable à celle de l'Espagne (art. 46, 3°).

100. — Allemagne. — 1. — *Modifications dans les inscriptions au registre et sur la lettre de navire.* — *Loi du* 15 *juin* 1895. — *En Allemagne*, la loi du 15 juin 1895 pour les bateaux d'intérieur et le Code civil allemand de 1900 (1) disposent ce qui suit :

§ 127. — Quand des *modifications dans les objets inscrits* (1) se présentent, ou quand les droits sont modifiés, ou quand le navire est perdu ou n'est plus susceptible de réparations, il y a lieu d'en faire *mention dans le registre.*

Quant à l'obligation de recourir à cette inscription, les art. 124 et 125 sont applicables par analogie.

Quant à l'*inscription de la licitation du navire* ou d'une de ses parts, l'acheteur y est, de même, obligé.

La *Lettre de navire (Schiffsbrief)* doit être envoyée lors de l'inscription et la *modification* y sera mentionnée par l'administration.

2. — *Changement de port d'attache.* — Au cas du *transport du lieu d'attache hors de l'arrondissement* où le navire était inscrit, l'administration envoie au fonctionnaire chargé de la tenue du registre où le navire s'est fait inscrire une copie certifiée conforme du contenu du registre.

3. — *Pénalités et procédure.* — § 128. — Les tribunaux ont à contraindre par des *pénalités* les intéressés aux inscriptions obligatoires.

La *procédure* est réglée par les règlements relatifs aux pénalités touchant les inscriptions dans le registre de commerce.

§ 129. — Les gouvernements locaux *(Landesregierungen)* peuvent décréter que des navires de moindre tonnage que celui du § 120 doivent être inscrits au registre; quant à leur inscription, les dispositions de ce titre sont applicables par analogie.

(1) Pour les conditions requises pour constituer un gage, voir au chapitre de l'Hypothèque maritime, *Droit comparé.*

§ 130. — Les navires qui, hors de l'entrée en vigueur de la présente loi, sont déjà portés aux registres tenus en vertu de lois, n'ont pas à renouveler leur inscription.

Eu égard aux inscriptions touchant ces navires, les registres en question valent comme registres de navire au sens de la présente loi.

4. — *Code civil de* 1900. — Le nouveau Code civil allemand a remplacé le titre X de la loi du 15 juin 1895 sur l'engagement et la vente forcée des bateaux par les art. 1259 et suivants, notamment les dispositions suivantes.

5. — *Rectifications. — Rectification du registre maritime.* — Art. 1263. Si le contenu du registre maritime, relativement à un droit de gage, n'est pas d'accord avec la véritable situation juridique, l'on peut exiger la rectification du registre conformément aux dispositions des art. 894, 895, 897, 898, relatives à la rectification du registre foncier.

Si un droit de gage a été indûment rayé, l'on peut faire inscrire, conformément à l'art. 899, al. 2, une contestation de l'exactitude du registre maritime. Tant que cette contestation reste inscrite, en cas d'aliénation ou d'engagement du navire, la situation est la même vis-à-vis de l'acquéreur que si le gage avait été inscrit.

6. — *Même Loi sur les navires de mer.* — Il faut compléter ces dispositions par celles de la loi sur les navires de mer du 22 juin 1899 (1), dont les principes sont les mêmes.

(1) *Loi du 22 juin 1899*, § 12. — **Changement de propriété.** — Quand un navire qui se trouve à l'étranger devient la propriété d'un régnicole et a, de ce chef, droit au port du pavillon impérial, le *Schiffscertificat* peut être remplacé par une attestation que le consul du lieu du transfert de propriété délivre aux fins de porter le dit pavillon (*Flaggenzeugniss*). Ce *Flaggenzeugniss* ne vaut que pour une année à dater de sa délivrance ou pour un voyage plus long par force majeure.

La juridiction de registre, du port de construction d'un navire peut également délivrer un *Flaggenzeugniss* pour le premier voyage d'un navire ayant pour but sa délivrance dans un autre port et pour la durée de ce voyage.

L'autorité qui délivre ce certificat doit avertir la juridiction de registre du port de destination du navire, quand ce port est allemand.

Modifications dans l'inscription. — § 13. — Quand des changements ont lieu dans l'état de fait et les droits constatés par l'inscription, ils doivent être portés au registre. Chaque changement doit être indiqué au *Schiffscertifikat* aussitôt que possible. Le changement du nom du navire nécessite l'approbation du chancelier de l'Empire.

Si le navire sombre, devient innavigable, ou perd le droit de porter le pavillon de l'Empire, il est à rayer du registre et le *Schiffscertifikat* doit être rendu inutili-

101. — Sanctions et pénalités. — Angleterre. — ***Conditions de l'observance de l'enregistrement. — Pénalités. — Forgery and false declarations.*** -- Une des conditions essentielles de la régularité de ce registre, c'est la sévérité qui assure sa bonne tenue. Les pays qui sont peu sévères à cet égard, par exemple la France, n'aboutissent en

sable. Il en est de même quand l'armateur est citoyen d'un pays étranger et que le navire y a été immatriculé.

Au cas de transfert du port d'attache hors du ressort de la juridiction de registre, celle-ci, l'inscription faite, doit transmettre le *Schiffscertifikat* à la nouvelle juridiction de registre aux fins d'inscription.

§ 14. — L'Etat de fait et les droits qui nécessitent inscription ou radiation dans le registre, sont à représenter et à prouver à la juridiction de registre.

Y sont tenues, toutes personnes dont les noms (§ 7, n° 5) doivent être portés dans le registre. En matière de personnalité civile, de « eingetragene genossenschaft » ou de sociétés commerciales qui n'ont pas d'associés personnellement responsables, y sont tenus, leurs représentants légaux, dans le cas du § 6, ab. 2 s. 2, au lieu de l'armateur, son représentant ; dans le cas d'un transfert de propriété qui ne touche pas le droit qu'a le navire de porter le pavillon impérial, y est tenu le nouvel acquéreur du navire ou de la part de navire.

Les personnes tenues de faire cette inscription doivent l'accomplir dans un délai de six semaines, à dater du jour où la chose à inscrire est parvenue à leur connaissance. Si plusieurs personnes y sont tenues, il suffit qu'une seule requière l'inscription.

§ 15. — Quand il y a lieu à inscription ou à radiation dans le registre, le *Schiffscertifikat* et l'extrait qui en est délivré, doivent être envoyés à la juridiction du registre. Les personnes mentionnées au § 14 sont soumises à cette obligation ainsi que le capitaine, dès que le navire est dans le port où il est enregistré.

La juridiction de registre a à punir les délinquants par des peines de police. La procédure est réglée notamment par les §§ 132, 139 de la loi sur les cas de juridiction volontaire (Rgblalt, 1898, s. 771).

Si le navire est à l'étranger, la juridiction de registre a à délivrer, sur requête, un nouveau *Schiffscertifikat* et à l'envoyer au capitaine contre retour des documents visés à l'alinéa 1er, par l'intermédiaire d'une autorité allemande.

§ 18. — **Sanctions.** — Si un navire porte le pavillon impérial, sans y être autorisé conformément aux §§ 2 et 3, le capitaine sera puni d'une amende allant jusqu'à 1,500 marks et de prison jusqu'à six mois. Confiscation du navire peut être ordonnée sans distinguer s'il appartient ou non au condamné ; il y a lieu d'appliquer le § 42 du Code pénal.

§ 19. — Si un navire porte le pavillon impérial en contravention des §§ 11 et 12, le capitaine pourra être condamné à une amende maximum de 300 marks et d'emprisonnement subsidiaire.

§ 20. — Celui qui ne remplit pas l'obligation du § 14 sera puni d'une amende maximum de 300 marks et d'emprisonnement subsidiaire.

Celui qui est condamné conformément à l'alinéa 1er et n'accomplit pas son obligation dans les six semaines après que le jugement est exécutoire, sera puni d'une

fait à aucun résultat. Aussi, en Angleterre, outre la publicité au registre, cette procédure d'enregistrement est contrôlée :

1° Par l'obligation de tout registrar de faire des rapports périodiques sur les enregistrements opérés (art. 63);

2° Par l'obligation de passer tous les actes qu'elles comportent d'après des formules officielles (art. 65);

3° Par la surveillance du commissaire des douanes et du Board of Trade (art. 65, al. 3);

4° Par des pénalités (art. 66) pour *Forgery and false declarations*.

En cas de contrefaçon ou altération dans le livre d'enregistrement, le certificat du constructeur, le certificat de visite, d'enregistrement, la déclaration faite, la lettre produite, les actes de mortgage, certificat de mortgage ou de vente, chaque infraction sera punie comme « *félonie* », c'est-à-dire comme crime.

En cas d'usage intentionnel d'un document, d'une déclaration ou d'une indication fausse, chaque infraction est punie comme *misdemeanor*, c'est-à-dire comme délit.

Les simples fausses déclarations sont, nous l'avons vu, punies d'*amende*.

Suède. — Danemark. — Allemagne. — La loi suédoise (art. 22 et s.) édicte des amendes sans préjudice à la poursuite des faits, s'ils constituent des délits ordinaires.

La loi danoise (art. 63 à 68) édicte également des pénalités.

Même solution, en Allemagne (1).

102. — Belgique. — Telle est, dans les différentes législations, l'or-

amende maximum de 600 marks et d'un emprisonnement qui peut aller jusqu'à deux mois. La même peine est applicable lorsque, en cas de nouvelle condamnation, l'obligation n'est pas encore accomplie dans le délai ci-dessus.

§ 21. — Si, contrairement au § 11, al. 3, il n'y a à bord du navire, ni certificat, ni extrait légalisé du certificat, ou si le navire n'est pas marqué conformément à l'art. 17, le capitaine est punissable d'une amende maximum de 150 marks ou d'emprisonnement subsidiaire.

§ 22. — Si les ordres de l'Empereur sur l'obligation des navires marchands d'arborer leur pavillon pour les navires de guerre, les forts, et l'entrée des ports allemands, n'étaient pas observés, le capitaine sera punissable d'une amende maximum de 150 marks ou d'emprisonnement subsidiaire.

§ 23. — Dans les cas des art. 18 à 22, ne peut être condamné celui relativement auquel il est prouvé que l'acte ou l'omission ont eu lieu sans sa faute.

Les art. 24 à 30 règlent des points de détail.

(1) Cf. n° 100 en note.

ganisation du registre des navires, dont la tenue régulière et la publicité renseignent tout le monde sur les droits qui pèsent sur un navire. La Belgique l'ignore. Elle a pourtant organisé des privilèges et une hypothèque maritime. L'inscription de celle-ci se fait au bureau de la conservation des hypothèques à Anvers, ainsi que la transcription des actes de vente.

103. — L'enregistrement et la navigation intérieure (1). — **Projet de loi.** — Un projet de loi relatif à la navigation intérieure, l'hypothèque fluviale et l'abandon est soumis au Parlement depuis plusieurs années. S'il vient à être voté au cours de l'impression de cet ouvrage, nous consacrerons un appendice à son explication. Bornons-nous à dire qu'il témoigne d'intentions excellentes. Sont qualifiés bateaux, dit l'art. 1er, tous bâtiments d'au moins dix tonneaux de jauge qui font ou sont destinés à faire habituellement, dans les eaux intérieures, le transport des personnes ou des choses, la pêche, le remorquage, le dragage ou toute autre opération lucrative de navigation. Sont assimilés aux bateaux, pour l'application de la présente loi, les embarcations de dix à vingt tonneaux de jauge qui font ou sont destinés à faire habituellement en mer de semblables opérations. Les bateaux sont meubles, mais soumis au droit de suite. Enfin, il inaugure une immatriculation navale. Tout bateau belge doit être immatriculé à la conservation des hypothèques de son port d'attache, dans un registre spécial. Cette matricule porte le nom du bateau, sa nature, son gréement, ses dimensions, son tonnage, la date et le lieu de sa construction, les matériaux de sa coque, son port d'attache, les noms, la nationalité et le domicile des propriétaires, les droits réels dont il est grevé. L'immatriculation doit être requise dès la mise sur chantier.

104. — Droit comparé. — En France, les bateaux d'intérieur sont l'objet de dispositions de police (2), mais rien ne règle leur crédit. En Allemagne, par contre, leur régime a été l'objet de la plus grande attention (3). Aux Pays-Bas, les bâtiments d'intérieur, c'est-à-dire ceux qui ne se livrent à la navigation qu'à l'intérieur du pays, sur les

(1) Il existe sous le régime actuel une publication intitulée : *Registre de la navigation intérieure*, à Anvers.

(2) Cf. n° 125.

(3) Cf. nos 89 et 100.

fleuves, rivières, canaux, mers intérieures, lacs, et le long des bancs de sable, sont soumis au régime de la loi de 1836 et des lois suivantes s'ils ont plus de dix lastes ou vingt tonnes (1).

105. — Vœux du Congrès de Bruxelles. — Le Congrès de Bruxelles de 1888 avait déjà voté parmi ses résolutions le vœu suivant :

« Il est tenu des registres publics dans lesquels seront inscrits les déclarations de propriété des navires de mer nationaux ainsi que les extraits des actes translatifs de propriété de ces navires. Ces extraits indiquent le nom du navire, ses dimensions, son tonnage, la date et le lieu de sa construction, les matériaux de sa coque, le port d'attache, le nom et la nationalité des propriétaires.

» A l'exception des privilèges créés par la loi et dont les conditions d'existence sont réglées par des dispositions légales particulières, tous actes constitutifs ou translatifs de droits réels concernant les navires sont inscrits par extraits sur les registres à ce destinés. »

Il est à désirer que des principes déjà depuis si longtemps formulés passent à bref délai dans notre législation.

106. — Conflits de lois. — Les conflits de lois sur la nationalité sont en général évités par l'insertion dans les conventions de navigation d'une clause qui, en Belgique, est habituellement conçue comme suit : « La nationalité des bâtiments sera admise de part et d'autre, d'après les lois et règlements particuliers à chaque pays, au moyen de titres et patentes délivrés, par les autorités compétentes, aux capitaines, patrons et bateliers (2). C'est un principe sans conteste. La raison d'être du pavillon est précisément de conférer la nationalité au navire qui en est porteur. La loi du pavillon doit donc servir de guide et décider des conflits.

---

(1) Voir nos 83, 124 et s.

(2) Art. 5 de la convention du 31 octobre 1851 entre la Belgique et la France.

CHAPITRE III

De la Navigation.

107. — La navigation est du domaine public de l'Etat. — Navigabilité. — Une considération doit dominer tout ce qui concerne la navigation, quelle qu'en soit l'espèce. C'est que, d'après l'art. 538 du Code civil, cette matière, d'ordre public, est hors commerce et se rapporte au domaine politique de l'État qui comprend, entre autres, les rivages de la mer, port, havres et rades, les rivières navigables et les portions du territoire qui ne sont pas susceptibles de propriété privée. L'État est souverain sur ces objets. Cette souveraineté est une et indivisible. Il peut en concéder l'exercice à des commissions spéciales, à des provinces, à des communes, mais ces concessions, purement précaires, sont des actes de tolérance de sa part, qui n'impliquent aucun abandon de pouvoirs et s'interprètent restrictivement.

Ce principe ne cesse pas d'avoir son application par le fait que la navigation se poursuivrait en haute mer. L'État conserve sur le navire qui bat son pavillon un droit de

police qui, de même que les droits qu'il a sur son territoire, a sa source dans le pouvoir éminent de sa souveraineté.

Navigabilité. — On entend par navigabilité des eaux et des cours d'eau l'aptitude à porter des bâtiments de transport et à leur permettre une circulation régulière. L'importance de cette notion s'exprime par la principale de ses conséquences. Les rivières navigables ou flottables sont des dépendances du domaine public (1). Nous ne nous occuperons pas spécialement de la flottabilité dont les principes sont, du reste, les mêmes que ceux de la navigabilité (2).

Cours d'eau. — Le pouvoir exécutif, qui a sur le domaine public un droit éminent, décrète quels sont les cours d'eau navigables, sauf au pouvoir judiciaire à statuer en cas de contestation et à tenir compte ou non du règlement administratif, selon qu'il est ou non conforme à l'art. 538 du Code civil (3).

Sous ces réserves, l'administration considère comme navigables et flottables : *A*. L'Escaut, sauf quelques branches secondaires, et ses affluents, le Démer depuis Diest et jusqu'à Werchter, la Dendre, la Durme en aval de Dacknam, la Dyle depuis le confluent avec le Démer près de Werchter, la Lys, la Grande Nèthe depuis Oosterloo jusqu'à Lierre, la Petite Nèthe depuis le canal de la Meuse à l'Escaut jusqu'à Lierre, la Nèthe inférieure, le Rupel, la Senne sur un parcours de 100 km. 300, la Zuidleede (4).

B. La Meuse et ses affluents, la Lesse sur un parcours de o km. 150, l'Ourthe à partir d'Engreux, la Sambre, la Semois sur un parcours de o km. 150.

C. L'Yzer sur un parcours de 41 km. 460.

Sont considérés comme flottables seulement : l'Amblève, des bras de l'Escaut en aval de Gand, la Haine, la Lesse (33 km. 15), l'Ourthe d'Engreux à Laroche, la Semois (80 km. 434), la Senne (20 km. 236), l'Yzer (3 km. 50).

La limite de la rivière navigable et, par conséquent, des droits de l'Etat sur son domaine est celle du ***plenissimum flumen*** ou des plus hautes eaux à l'état normal. Quant au temps, le domaine public est

(1) Art. 538, Code civil.

(2) PAND. B., v^is *Eaux courantes* et *Flottage*.

(3) PAND. B., v° *Navigabilité*, n°s 24 et s.

(4) Gand, 22 juillet 1844 et 19 février 1849, *Pas.*, 1849, p. 293. — DUFOURNY, *Guide du batelier*, ann. II, p. 78.

inaliénable et imprescriptible. Mais que se produirait-il si une rivière cessait d'être navigable? Il faut qu'elle cesse entièrement d'être navigable pour que la question puisse se poser. En effet, tant qu'une partie de son cours demeure navigable, le reste du fleuve qui était navigable antérieurement, mais a perdu ce caractère, demeure la partie principale dont le prolongement innavigable n'est qu'une dépendance (1). Mais dans le cas où l'innavigabilité est totale ou pour ainsi dire totale, il n'y a pas de raison pour que le régime de la rivière ne soit soumis à nouveau à la propriété privée, ainsi que dans le cas des alluvions qui naissent sur un cours d'eau (2). En matière de canaux il en est autrement si ceux-ci sont mis hors commerce, soit par la loi, soit par concession (3); leur nature est légalement fixée par l'acte qui leur donne le jour.

Zones maritimes. — Les parties de ces fleuves et rivières qui sont gonflées par la marée sont des zones maritimes. Ce sont des voies qui, si elles sont navigables, sont en général soumises à des règlements appropriés à la présence de navires de mer. On y compte l'Escaut maritime et ses affluents à marée. L'Yzer, bien que soumis à la marée, n'y est pas compris. C'est un cours d'eau canalisé (4).

§ Ier. — DE LA NAVIGATION MARITIME.

108. — Jusqu'où s'étend la mer. — Rentre dans la navigation, tout acte d'aller sur mer ou sur des eaux intérieures. Est navigation maritime celle qui se fait tant sur mer que dans les zones qui y sont assimilées. Mais jusqu'où peut aller la mer? L'ordonnance française de 1681 répondait : « Jusqu'où le grand flot de mars peut s'étendre sur les grèves » (5). Cette limite est sa limite extrême et naturelle. En temps normal, en dehors des équinoxes, elle ne va pas plus loin que le flux quotidien. La zone de la navigation

(1) PAND. B., v° *Canal*, nos 117 et s.
(2) Art. 556 et s., C. civ.
(3) Idem.
(4) Voir nos 108 et s.
(5) *Littus publicum est eatenus qua maximè fluctus exæstuat*, JAVOLENUS, F. 112, D. lib. L. tit. XVI.

maritime peut ne pas coïncider avec les limites de la mer. En effet, l'Etat peut soumettre à des règlements maritimes, des eaux sur lesquelles la marée n'a pas d'action.

« Le gouvernement peut assimiler à la mer certaines eaux intérieures, soit complètement, même au point de vue de la détermination des navires de mer, soit partiellement et spécialement au point de vue de l'application des règlements de navigation maritime. Il détermine les limites des eaux intérieures réputées maritimes et la mesure dans laquelle elles sont assimilées à la mer ». (Congrès de droit commercial de Bruxelles, 1888.)

109. — Etendue de la zone maritime. — Jusqu'où s'étendent ses limites? Cette question a de l'importance. pour savoir si les navires doivent observer les règlements de la mer ou des règlements d'intérieur. En principe, elle dépend uniquement du point de savoir si le flux et le reflux s'y font quotidiennement et visiblement sentir (1). Ainsi l'Escaut devant Anvers, le Rupel vers son confluent avec l'Escaut sont des zones naturellement maritimes (2).

On s'est parfois attaché au degré de salure des eaux pour décider cette question (3) ainsi qu'à la nature de la faune et de la flore marines. Ce sont des éléments qu'il importe de considérer mais qui, s'ils sont importants en matière de pêche, ne sont nullement décisifs pour la navigation. La présence du flux peut même ne pas suffire. Ainsi un fleuve ou une rivière canalisés, dont les eaux sont retenues par des vannes et des écluses, ne pourra que très difficilement passer pour une dépendance de la mer bien que le flux y pénètre.

Cependant les dangers que causait dans l'Escaut et ses affluents une circulation de navires de mer et de bateaux de rivière ont amené une réglementation administrative plus

(1) Trib. Anv., 6 avril 1870, *J. P. A.*, 1870, 1, 136; — Brux., 8 déc. 1882, *J. P. A.*, 1883, 1, 5; — Trib. Anv., 4 août 1871, *id.*, 1, 291.

(2) Trib. Anv., 8 mai 1876, *J. P. A.*, 1876, 1, 208; — Trib. Anv., 17 janv. 1879, *J. P. A.*, 1879, I, 111; — Id., 28 déc. 1871; — Brux., 15 juillet 1872, *J. P. A.*, 1872, 1, 298; — Trib. Malines, 27 nov. 1863, *J. P. A.*, 1865, II, 20; — Beltjens, t. IV, nos 11*bis* et 153.

(3) Cass. fr., 10 déc. 1853, S., 60, 1, 388 et D., 53. 5, 321; — 9 mars 1860, D. 61, 1, 94; — 12 juillet 1862, D., 62, 1, 552; — 1er févr. 1861, D. P., 61, 1, 140.

précise qui distingue la mer proprement dite, le littoral et les ports côtiers, l'Escaut et ses affluents à marée et les canaux et eaux intérieures.

La *mer* proprement dite est régie par un arrêté du 31 mars 1897.

Le *Littoral* par des arrêtés du 13 janvier 1895 et du 29 novembre 1896.

L'*Escaut et ses affluents*, la Durme, la Dendre, le Rupel, la Nèthe inférieure, la Dyle inférieure, la Senne, sont régis par les arrêtés du 18 janvier 1875, et du 24 août 1892; en outre, la rade d'Anvers est régie par les règlements du 12 juin 1861, du 6 juin 1885 et du 14 août 1890 et la partie du fleuve à partir du Melkhuis (rade d'Anvers) jusqu'à la mer est régie par un arrêté du 24 juillet 1892.

Les *canaux et eaux intérieures* sont soumis au règlement général du 1er mai 1889 et à des règlements particuliers (1), ainsi qu'à l'arrêté royal du 4 mars 1851.

Ce n'est que depuis les arrêtés de juillet et août 1892 que les domaines respectifs de ces divers règlements apparaissent clairement. Une longue controverse a eu pour objet l'arrêté royal du 4 mars 1851. Cet arrêté, qui est toujours en vigueur, édicte « pour la navigation dans les fleuves, rivières, canaux, ports et rades » un ensemble de règles que nous analyserons à propos des abordages. Or l'arrêté du 1er août 1880 pour prévenir les abordages obligeait les navires à prendre d'autres précautions que celles-là et, en général, il soumettait les bâtiments aux règles de la mer. Si un abordage se produisait dans l'Escaut, fallait-il appliquer l'arrêté de 1851 ou celui de 1880?

Les Pandectes Belges, non sans logique, soutenaient l'applicabilité du règlement de 1851 (2).

La jurisprudence d'Anvers appliquait celui de 1880 (3). La Cour d'appel suivit ce système (4).

La Cour de cassation vint obscurcir la question en décidant que, sur l'Escaut, l'arrêté de 1880 régissait les bâtiments de mer, et l'arrêté de 1851 les bateaux d'intérieur, ce qui était de nature à amener les plus graves dangers pour la navigation (5).

(1) Cf. Dufourny, *Guide du batelier.*

(2) Pand. B., vis *Abordage de navires*, nos 84 et s.; *Collision de navires*, nos 81 et s.

(3) Comm. Anvers, 6 févr. 1882, *J. P. A.*, I, 77.

(4) App. Brux., 8 déc. 1882, *Pas.*, 1883, II, 32.

(5) Cass. B., 23 juin 1883. *Pas.*, p. 285.

La même controverse avait surgi pour le règlement du 18 janvier 1875 et la Cour d'appel de Bruxelles avait également décidé en faveur de l'arrêté de 1880 (1).

Les règlements de 1892 ont mis fin à ces difficultés.

L'article 1er de l'arrêté du 24 juillet 1892 applicable à la navigation en aval du Melkhuis (rade d'Anvers) soumet aux dispositions prises « les navires de mer et les bateaux d'intérieur » et l'art. 39 abroge toutes les dispositions antérieures relatives à la navigation sur l'Escaut « en aval du Melkhuis » et met ainsi fin à la discussion. Il en est de même, en amont du Melkhuis, jusqu'à Gentbrugge (art. 6 du règlement du 24 août 1892).

Ce qu'il faut conclure du principe nouveau établi par le règlement de 1892 c'est que, pour l'Escaut, on a cessé de s'en tenir à la définition naturelle de la zone maritime, et de prendre pour limite le flux, pour le remplacer par un point fixe : le Melkhuis, limite amont des quais d'Anvers. De ce point vers la mer on applique le règlement du 24 juillet 1892.

Pour la partie amont de l'Escaut jusqu'à Gentbrugge et pour ses affluents la Durme, la Nèthe inférieure, le Rupel, la Dyle inférieure et la Senne, la question se représente, l'arrêté du 24 août 1892 laissant subsister celui de 1851 et celui du 18 janvier 1875.

On objectera que l'arrêté du 24 août 1892 (art. 6) impose à cette zone les règles suivies en aval du Melkhuis pour les feux, les signaux, la route à suivre et les manœuvres à exécuter. L'objection est exacte, mais comme l'arrêté de 1851 n'a pas été abrogé expressément, il est encore d'application possible, encore qu'elle soit considérablement réduite par l'art. 6 ci-dessus. Une loi ou un règlement spéciaux ne dérogent à une loi générale que pour l'étendue de leurs prescriptions; pour le surplus, la loi ou le règlement général n'est nullement abrogé. La situation de l'arrêté royal de 1851 est la même en ce qui concerne les ports et rades soit des fleuves, soit du littoral, les canaux et les eaux intérieures. Il ne fait l'objet nulle part d'une abrogation expresse. Il s'ensuit qu'il demeure debout dans toute et chacune de ses dispositions générales qui n'est pas incompatible avec celle d'un arrêté spécial et postérieur en date.

Malgré les règlements de 1892, il est certain que les prescriptions de police maritime gagneraient à une unification complète. Actuellement nous avons cinq réglementations générales, une pour la mer,

(1) App. Brux., 8 déc. 1882, *Pas.*, 1883, II, 132.

une pour le littoral, une pour l'Escaut en aval du Melkhuis, une pour l'Escaut et ses affluents en amont du Melkhuis, une pour les canaux et eaux intérieures, sans compter les règlements particuliers des ports, de la rade d'Anvers, et de toutes les voies navigables. Au lieu de ces prescriptions multiples qui n'existent plus que pour créer des obstacles à la navigation, il faudrait en arriver à deux règlements, le premier pour la navigation maritime, le second, pour la navigation intérieure et les étendre au pays entier.

110. — Portée de ces prescriptions. — Effets de la navigation sur le navire. — Quelle est la portée de ces prescriptions administratives sur la nature de la navigation et des navires ? Elle est, en réalité, nulle. La nature de la navigation dépend de la présence du flux. Tant que des zones intérieures n'auront pas été formellement assimilées à la mer, elles demeureront telles indépendamment des règles de police et quelle que soit l'analogie que celles-ci puissent avoir avec celles qui sont applicables en mer. En outre, elles sont sans effet pour enlever à une navigation son caractère général. Un bateau d'intérieur n'accomplit pas une navigation maritime parce qu'il se trouve soumis à un règlement qui a un caractère maritime. Le caractère de sa navigation est une question de fait qui dépend de l'ensemble des voyages qu'il effectue (1).

A plus forte raison n'ont-elles aucun effet sur la nature des navires. Un navire de mer ne cesse pas d'être tel parce qu'il se trouve, fût-ce pour un temps notable, soumis aux règlements d'un canal.

Quant aux effets de la navigation sur les navires, ils sont considérables. Si cette navigation est maritime au sens naturel du mot, nous serons en présence de navires de mer (2).

111. — Application de la « lex loci ». — En principe,

(1) Anvers, 22 janvier 1886, J. P. A., 1886, I, 116; Cass. fr., 22 juillet 1896; D., 96, I., 560, id., 1883.
(2) Cf. n° 10.

les règlements de police relatifs à la navigation qui sont applicables sont ceux du lieu où le navire se trouve. La police est un des attributs de la souveraineté et celle-ci est éminemment territoriale. Il est donc logique d'exiger l'application stricte de la *lex loci*.

Autrefois, il n'en était pas ainsi et pour déterminer les règles applicables, on devait considérer non seulement le lieu où se trouvait le bâtiment, mais sa nature. Le 24 juillet 1892, on en est revenu au principe de la *lex loci* pour la partie de l'Escaut en aval du Melkhuis. Navires et bateaux doivent y observer un même règlement. En amont du Melkhuis, dans les limites du règlement du 24 août 1892, il en est de même. Quant aux canaux et eaux intérieures, rades, ports et littoral, on applique également les règlements qui les concernent à tous bâtiments quels qu'ils soient (1).

La nature du navire demeure à certains égards un élément essentiel. Ainsi, les remorqueurs employés exclusivement à la navigation intérieure ne peuvent être soumis à la visite annuelle, comme s'ils étaient des bâtiments caboteurs (2), encore qu'ils soient soumis comme tels à des règlements de mer.

111bis. — Espèces de navigation maritime. — La navigation maritime se divise : 1° en navigation au long cours et au cabotage ; 2° en navigation sur la mer territoriale et sur la haute mer.

On entend par voyages au long cours ceux qui se font au delà des limites ci-après : au sud, le 30e degré de latitude nord ; au nord, le 15e degré de latitude nord ; à l'ouest, le 15e degré de longitude du méridien de Paris ; à l'est, le 44e degré de longitude du méridien de Paris. Les autres sont navigation de cabotage.

Cette distinction a une double importance : *a)* au point de vue des conditions requises pour être capitaine ou lieutenant de navire ; elles varient suivant les deux genres de navigation ; *b)* au point de vue des assurances maritimes, c'est-à-dire du délai à partir duquel le délais-

(1) Cass. B., 21 juin 1883, *Pas.*, I, 286.
(2) Sent. arb., 30 nov. 1883, J. P. A., 1884, I, 111.

sement peut se faire en cas d'absence de nouvelles ; il varie également suivant les deux genres de navigation (Cf. art. 209, loi de 1879).

On distingue deux espèces de cabotage : le cabotage national et le cabotage colonial. En Belgique, le cabotage est libre, mais dans beaucoup de pays, il en est autrement (1). Le cabotage national est alors réservé aux régnicoles. Quant à la liberté du cabotage colonial, elle existe en général, mais est menacée par un protectionnisme croissant.

112. — De la liberté de la mer et du navire en haute mer. — Après avoir été, au XVIIe siècle, l'objet de discussions ardentes, le principe de la liberté des mers est aujourd'hui incontesté (2).

On admet cependant que par traité, une nation peut renoncer à ce droit en faveur d'une autre sans que, bien entendu, ce contrat ait de portée vis-à-vis des tiers. La haute mer, quelque libre soit-elle, n'est pas dépourvue de réglementation. Les navires y doivent montrer leur pavillon, obéir à des manœuvres internationalement fixées, subir des arrêts, des visites et montrer leur pavillon à tous navires de guerre.

Le navire en haute mer suit, sous les réserves ci-dessus, sa loi nationale et est considéré comme portion ambulante du territoire. Il est à cet égard sous la dépendance absolue de son état souverain (3).

Le principe de la liberté de la haute mer a cependant des restrictions. La rapidité des communications a rapetissé les océans. Des mers comme la mer du Nord ou la mer Méditerranée sont soumises à l'influence des divers États riverains, soit par des ententes diplomatiques secrètes, soit même par des actes juridiques et publics. C'est ainsi qu'un certain nombre d'États limitrophes de la mer du Nord en ont réglementé la pêche (4).

D'autre part, les États ont une tendance à monopoliser à leur profit le trafic entre les colonies et la mère-patrie. La navigation au cabotage entre ports français est réservée aux nationaux, de même que la navigation entre la France et l'Algérie. Système analogue pour le cabotage allemand. La Russie a récemment étendu les mêmes

(1) *Mare liberum* (1609) de GROTIUS. *Mare clausum* (1635) de SELDEN. *Acte de navigation* de CROMWELL (1651). PHILIMORE, I, § 272. TWISS, I, § 283. PERELS et ARENDT, p. 23.

(2) Id., p. 24.

(3) HEFFTER GEFFCKEN, § 78.

(4) Voir n° 111.

restrictions à toutes ses côtes et s'est réservé tout leur trafic, fût-ce de la côte du Pacifique aux ports d'Europe.

112bis. — De la mer territoriale. — On entend par *mer territoriale* les portions de la mer sur lesquelles s'étend la souveraineté d'un Etat.

Les jurisconsultes modernes sont généralement ralliés au principe de la liberté des mers. La légitimité de l'existence de mers territoriales n'est pas plus contestée, du reste.

Les difficultés commencent quand, passant de la théorie à l'application, on veut en fixer les limites.

Où commence-t-elle, du côté de la terre ferme? En Belgique, elle s'étend jusqu'où va le grand flot de mars (1). Par contre, dans certaines conventions internationales, approuvées par des lois, on a pris comme repère, la laisse de basse mer.

Où s'arrête-t-elle, en mer? Les uns avaient choisi comme limite le champ visuel. En 1894, l'Institut de droit international l'évaluait à six milles (2). Traditionnellement, la doctrine a pris comme distance la plus grande portée de canon ou tout au moins la ligne extrême de défense effective des batteries côtières (3). Il en est ainsi en matière douanière, expression fort nette de la souveraineté.

D'autre part, dans plusieurs traités, on s'est rallié à la distance de trois milles. La Norvège a une mer territoriale de quatre milles (4).

La Belgique a suivi ce système. On entend donc par *mer territoriale* la distance de trois mille marins à partir de la laisse de basse mer, soit 5,556 mètres (5).

Tout le surplus est *haute mer* ou *mer libre*. Les questions de douane et de défense nationale sont exceptées de ces limites qui ne visent que la juridiction et la pêche.

Dans les baies, le rayon de trois milles est mesuré à partir d'une

(1) Ordonnance de 1681.

(2) *Revue de droit international*, t. XXVI, 1894, p. 317.

(3) VATTEL, *Droit des gens*, liv. Ier, chap. XXIII, n° 289.—RIVIER, *Droit des gens*, t. Ier, p. 147 et s. — WHARTON, *Des eaux territoriales et de la zone maritime* (J. D. I. P , 1886, p. 72). Cour d'appel de Gênes, 10 déc. 1894. — CF. DE PAEPE, *Compétence à l'égard des étrangers*, t. II, p. 203; *La mer territoriale*, par I. IMBART LATOUR. 1889.

(4) DE RYCKERE, *Régime légal de la pêche*, p. 31.

(5) Convention internationale du 6 mai 1882, Ch. des représentants, *Doc. parl.*, session 1882-1883, p. 3, t. II.

ligne droite, tirée en travers de la baie, dans la partie la plus rapprochée de l'entrée au premier point où l'ouverture n'excédera pas dix milles (1).

L'importance de cette distinction dérive de l'applicabilité des lois et règlements nationaux à la mer territoriale, tandis que la haute mer est libre.

113. — Des mers territoriales et du navire étranger qui s'y trouve.— Exterritorialité.— Les mers qui sont entièrement entourées par un seul Etat sont exclusivement régies par ses lois. Il importe peu que la mer soit fermée ou qu'elle communique avec d'autres mers par un goulet, du moment que l'Etat riverain en est le maître.

En ce qui concerne la bande de mer du littoral, les ports, rades, petits détroits et embouchures des fleuves, ils appartiennent au territoire national qui les borde. Pour les baies et les grands détroits, les nations ne reconnaissent aucun principe définitif. Cependant les baies dont la largeur comprend au plus dix milles, la distance bord à bord calculée de banc de sable à banc de sable sont sans conteste des dépendances du territoire. La souveraineté des eaux territoriales explique l'exercice exclusif du cabotage, de la pêche, de la juridiction et de la police (2).

En Angleterre, ces conséquences ont été controversées un instant en ce qui concerne la juridiction. Un capitaine de navire allemand, poursuivi pénalement en Angleterre à la suite d'un abordage près des côtes anglaises, dans les eaux britanniques, soutint avec succès que la justice anglaise était incompétente, la mer territoriale n'existant que pour la sécurité de l'Etat et non pas à titre de prolongement du territoire et de la juridiction. Aussi, le 16 août 1878 fut voté un bill étendant, pour les affaires pénales, la compétence des tribunaux anglais à la mer, sans toucher aux droits des navires étrangers, au point de vue civil, d'après la loi de leur pavillon (3).

L'Etat a donc le droit de réglementer à son gré son territoire maritime. Il pourrait à la rigueur y interdire tout passage même aux bâtiments de commerce. Mais l'usage opposé est universellement en

(1) Convention internationale du 6 mai 1882, Ch. des représentants, *Doc. parl.*, session 1882-1883, p. 3, t. II.

(2) Perels et Arendt, p. 34 et s.

(3) De Paepe, *op. cit.*, t. II, p. 205. — Abbott, p. 1076.

vigueur. Une fois le droit de passage admis, le navire qui se trouve dans des eaux territoriales étrangères demeure soumis, bâtiment et équipage, à ses propres lois nationales, mais dès que leur exercice dépasse le navire et ses accessoires, il est suspendu par les lois du territoire. Exception n'est faite que pour les pays hors chrétienté. Ainsi décide une décision du Conseil d'État de France du 20 novembre 1806, à propos de deux rixes survenues sur des navires américains, dans les ports d'Anvers et de Marseille. Elle dit notamment « que la protection accordée à un vaisseau neutre dans les ports étrangers ne saurait dessaisir la juridiction territoriale..., mais qu'il n'en est pas ainsi à l'égard des délits qui se commettent à bord du vaisseau neutre de la part d'un homme de l'équipage neutre envers un autre homme du même équipage ; qu'en ce cas, les droits de la puissance neutre doivent être respectés, comme s'agissant de la discipline intérieure du vaisseau, dans laquelle l'autorité locale ne doit pas s'ingérer toutes les fois que son secours n'est pas réclamé ou que la tranquillité du port n'est pas compromise... ». Ces principes, maintenant incontestés, sont rappelés dans l'art. 9 de l'arrêté royal relatif aux consulats (1) : « Hors le cas où la tranquillité du port aurait été compromise par l'événement, le consul réclamera contre toute tentative que ferait l'autorité locale de connaître des crimes ou des délits commis à bord d'un navire belge par un homme de l'équipage envers un autre homme, soit du même équipage, soit de l'équipage d'un autre navire belge. Il fera les démarches convenables pour obtenir que la connaissance de l'affaire lui soit remise afin qu'elle soit ultérieurement jugée d'après les lois belges. »

En droit comparé et en droit international, les opinions sont partagées.

Nous venons d'exposer l'excellente solution qui prévaut en France et en Belgique. Elle a été suivie aux Etats-Unis par la Cour suprême (1) et dans certains conflits diplomatiques (2), mais elle demeure influencée par les idées britanniques. En Angleterre, l'opinion est différente. C'est un exemple du réalisme de ce pays en matière de droit. L'autorité locale régit le navire marchand étranger, sauf traités

(1) 11 mars 1857, Beltjens, n° 47.

(2) Affaires du schooner *Exchange* (1812) et du *Wildenhus* (1886). Cf. *Des navires étrangers dans les ports nationaux*, par Porter Morse, J. D. I. P. 1891. p. 1096, id., p. 1090 et 1092. — Wheaton. *Eléments du droit international*, p. 130. — Lawrence. *Commentaire sur le droit international de Wheaton*, III, p. 438.

et sauf tolérance dans l'exercice de l'autorité étrangère, notamment du capitaine, par des raisons de courtoisie internationale (1).

En Allemagne, l'opinion française est plus ou moins adoptée (2).

D'autre part, il ne faut pas perdre de vue que ces principes ne sont applicables que si le droit international positif, notamment les traités, sont muets. Les traités de commerce et de navigation règlent parfois cette question et remettent aux consuls de chaque nationalité contractante, le pouvoir de statuer dans certaines limites, généralement tracées par le système français ci-dessus exposé (3).

L'admission des navires de guerre étrangers dans les eaux territoriales dépend de la souveraineté du pays qui est libre de la réglementer à son gré (4).

Le navire de guerre, en général, a droit de passage sur toutes les eaux territoriales maritimes. Mais dans ses rapports avec le territoire où il passe, quelles sont les règles à observer? Il jouit de l'exterritorialité la plus absolue et n'a aucun compte à rendre à personne, sauf à son propre gouvernement. Toutes les difficultés doivent suivre la voie diplomatique. D'autre part, il a vis-à-vis de son gouvernement l'obligation de respecter les lois et règlements du territoire étranger. Les autorités du lieu peuvent soumettre le passage à des autorisations et même à des interdictions partielles ou totales. Elles ont également le droit de répondre par la force à toute voie de fait du navire de guerre (5).

De ce que, au point de vue du droit des gens, les navires sont considérés comme des portions mouvantes du territoire dont ils battent pavillon, sous la réserve des lois de police et de sûreté du territoire où ils séjournent (6), il résulte deux conséquences strictes : 1° que tout navire doit avoir un pavillon sous peine d'être hors la loi et soumis à

(1) Traver Twiss. *Droit des gens en temps de paix*, n° 166. Cfr. Phillimore et Hall, *International law*, p. 166-171.

(2) Bluntschli, § 322 ; Bar, § 138.

(3) *Traité entre la Belgique et les Etats-Unis*, 9 mars 1880, art. 11. — De Busschere, n° 369, *Traité avec la Grèce*, 25 mai 1895, id., n° 400 ; *Traité avec l'Italie*, 22 juillet 1878, art. 11, id., n° 416.

(4) Rivier. *Droit des gens*, I, 148.,— Heffter Geffken, § 79.

(5) Perels et Arendt, p. 111. *De la mer territoriale et de la soumission des navires étrangers à la juridiction locale*, par Wladimir Pappafava, J. D. I. P., 1887, p. 441, 570. — *De la compétence de la juridiction locale à l'égard des navires de commerce étrangers*, par Alex. Porter Morse, Id., 1891, 1088 et s.

(6) Voir n° précédent.

capture; 2° qu'en temps de guerre et en dehors des eaux neutres le navire est sujet à capture et assimilé à un bâtiment de guerre ennemi. Autrefois les navires pouvaient en général être *arrêtés* ou mis sous *embargo* par le prince, c'est-à-dire que même avant la déclaration de guerre, un des belligérants futurs pouvait les saisir, sauf à les relâcher si la guerre n'avait pas lieu. L'arrêt du prince est de plus en plus interdit par les traités.

D'autre part, munis d'une *lettre de marque*, ils pouvaient être armés en *course* et à titre de *corsaires*, capturer les bâtiments ennemis. La plupart des pays n'ont plus de corsaires (1).

114. — Délits commis par des nationaux sur un navire étranger. — Quant aux délits commis par des nationaux à bord des navires étrangers ou des bâtiments nationaux qui se trouvent dans les eaux étrangères, il faut distinguer selon le régime que la loi étrangère établit quant à l'interritorialité des navires. Si la *lex loci* s'applique au délinquant belge justiciable ainsi de l'autorité étrangère, le délit sera réputé commis à l'étranger et conformément aux principes de compétence en matière pénale, il faudra distinguer à nouveau si le délit est commis contre un Belge ou contre un étranger. Dans le premier cas, les tribunaux belges sont compétents, dans le second, ils ne sont compétents que si le fait est délictueux là où il a été commis (2). En un mot, le principe de la réciprocité dicte la solution.

En Angleterre on semble avoir été plus loin. Une décision de la Cour suprême soumet à la loi anglaise les délits commis sur un navire anglais même entre étrangers et sur des eaux étrangères (3).

115. — Vœux des Congrès. — « Les navires de mer restent soumis à la loi maritime, bien qu'ils se trouvent dans les eaux intérieures.

» Les règlements de navigation maritime, notamment ceux qui règlent la marche des navires, les feux et les signaux, sont applicables à tous bâtiments, même d'intérieur, qui se trouvent dans les limites des eaux maritimes déterminées comme il est dit ci-dessus.

» Les règlements de navigation édictés pour les eaux non maritimes sont applicables à tous les navires qui se trouvent dans ces eaux, même aux navires de mer.

(1) Congrès de Paris de 1856.
(2) Haus, *Droit pénal belge*, I, n° 234.
(3) 16 nov. 1868. Ortolan, *Diplomatie de la mer*, II, p. 267, 271.

» Les règlements de police des eaux intérieures, maritimes ou non, régissent tous les navires qui se trouvent dans ces eaux (1) ».

116. — Accords internationaux. — Outre les Congrès rappelés dans l'introduction (2), la Belgique a participé à des accords internationaux relatifs à la navigation maritime. Ainsi, elle a pris part au rachat des péages du Sund et des Belts (3), à la Convention relative au phare du cap Spartel (4), et conformément aux décisions du Congrès de Washington de 1889, elle a édicté, de même que tous les pays, un règlement pour prévenir les abordages en mer le 1er juillet 1897 (5).

Enfin pour ce qui concerne le canal de Gand à Terneuzen et l'Escaut, qui sont accessibles aux navires de mer, elle a dû s'entendre avec les Pays-Bas (6). Ce régime étant à la fois maritime et fluvial, nous eussions dû l'exposer ici, mais nous renvoyons à la navigation intérieure afin d'y exposer l'ensemble de notre organisation fluviale.

116*bis*. — Les conventions postales, télégraphiques, téléphoniques et la navigation maritime. — Certains navires des lignes régulières, choisis parmi les plus rapides, sont chargés du transport des postes (7). Ce service est internationalement réglé depuis que les communications universelles sont multiples. Le 9 octobre 1874, la plupart des nations du monde ont signé à Berne une convention réglant ce régime international. Successivement revisée, elle est devenue Convention de Paris en 1878, de Lisbonne en 1885 et de Vienne en 1891 (8). Signalons-en les dispositions les plus intéressantes, sauf à y revenir plus tard. Les administrations postales de l'Union peuvent s'expédier réciproquement, par l'intermédiaire d'une ou de plusieurs d'entre elles, tant des dépêches closes que des correspondances à découvert, suivant les besoins du trafic et les convenances du service postal (9). La liberté du transit est garantie dans le territoire entier de l'Union moyennant paiement d'un tarif pour rémunérer les services

(1) Congrès de droit commercial de Bruxelles, 1888.
(2) Voir nos 108 et s.
(3) Cf. De Busschere, *op. cit.*, II, n° 283.
(4) Id., n° 284.
(5) Cf. Pand. B., v° *Navires (Abordage de)* et De Ryckere, *op. cit.*
(6) Voir n° 121.
(7) Voir nos 65 et 66.
(8) Cf. De Busschere, I, p. 408.
(9) Art. 3 de la Convention.

des administrations intermédiaires. A moins d'arrangement contraire, on considère comme services-tiers les transports maritimes effectués directement entre deux pays au moyen de bâtiments ou de paquebots dépendant de l'un d'eux et ces transports sont assimilés à ceux qui sont effectués entre deux bureaux d'un même pays par l'intermédiaire de services maritimes d'un autre pays (1). Chaque administration est obligée d'expédier, par les voies les plus rapides dont elle peut disposer pour ses propres envois, les dépêches closes et les correspondances à découvert qui lui sont livrées par une autre administration (2). Certains services extraordinaires sont réglés d'une façon spéciale (3).

En outre des conventions spéciales régissent les relations de nation à nation. Ainsi, la Belgique a des conventions postales avec l'Etat du Congo et avec l'Angleterre. Pour l'Etat du Congo, le transport se fait viâ Anvers par ses soins (4). Quant à l'Angleterre un traité du 17 février 1876 remet le service postal entre Ostende et Douvres au gouvernement belge. Les paquebots employés pour le transport des correspondances entre Ostende et Douvres seront des bateaux à vapeur d'une force et d'une dimension suffisantes, dit l'article 6, pour le service auquel ils sont destinés; ce seront des bâtiments appartenant à l'Etat ou frétés pour le compte de l'Etat.

Ces bâtiments seront considérés et reçus dans le port de Douvres et dans tous les autres ports britanniques où ils pourraient accidentellement aborder comme *vaisseaux de guerre* et ils y jouiront des honneurs et privilèges que réclament les intérêts et l'importance du service auquel ils sont destinés.

Ils seront exempts dans ces ports, tant à leur entrée qu'à leur sortie, de tous droits de tonnage, de navigation et de port, excepté toutefois les bâtiments frétés pour le compte de l'Etat, lesquels devront acquitter ces droits dans les ports où ils sont établis, au profit des corporations, compagnies particulières ou personnes privées.

Ils ne pourront être détournés de leur destination spéciale, c'est-à-dire du transport des dépêches par quelque autorité que ce soit, ni être sujets à saisie-arrêt, embargo ou arrêt de prince !

Enfin l'article 13 déclare : « En cas de guerre entre les deux nations,

(1) Art. 3 et 4 de la Convention.

(2) Art. 1 du règlement annexé à la Convention.

(3) Art. 4 de la Convention et 3 du Règlement. Cf. l'entrepôt de dépêches closes, art. 25 et les dépêches des bâtiments de guerre, art. 26.

(4) Art. 4 du traité.

les paquebots de poste continueront leur navigation sans obstacle ni molestation, jusqu'à notification de la cessation de leur service faite par l'un des deux gouvernements, auquel cas il leur sera permis de retourner librement et sous protection spéciale au port d'armement en Belgique. »

Ce régime est original. Les navires postaux sont des navires de guerre sans l'être : Ils sont assimilés aux navires de guerre mais jouissent, en cas de guerre, d'une neutralité relative. En réalité, le service Ostende-Douvres est analogue à un chemin public dont l'entretien aurait été délégué à l'Etat belge avec toutes les conséquences attachées à l'exercice de la souveraineté.

Cette convention influe-t-elle sur la nature juridique des steamers Ostende-Douvres ? La question est délicate. Ce sont des « vaisseaux de guerre », dit le traité, mais c'est là une présomption qu'il crée. La nature réelle de ces navires est d'être affectés au transport des passagers et des colis postaux. Ils tombent sous le coup des prescriptions de la loi de 1879 sur le commerce maritime. Un simple traité peut-il les y soustraire et les mettre hors commerce ? La négative n'est pas douteuse. Un traité ne peut modifier une règle de droit privé que s'il est consacré par une loi. Le traité de 1876 a-t-il ce caractère ! La réponse doit être également négative. En effet, cette convention a été conclue en vertu du droit des Etats contractants à la convention de Berne de 1874 de maintenir et de conclure d'autres traités particuliers en vue de l'amélioration des relations postales (1). La loi du 1er mai 1875, en approuvant ce traité, « autorise le gouvernement à apporter éventuellement, et de concert avec les hautes parties contractantes, des modifications au dit traité, si les circonstances l'exigent (2) ». Cette disposition s'étend-elle au traité de 1876 ? Les termes ne le permettent pas. Ils ne concernent pas les traités particuliers auxquels fait allusion la convention de Berne, mais seulement le traité ayant pour objet l'Union postale universelle. Enfin les termes dont se sert l'art. 21 de la convention dans son alinéa 1er ne laissent pas de place à une autre solution.

La question, en Angleterre, a fait l'objet d'un examen sérieux dans le cas du « Parlement belge (3) ». Le juge de l'Amirauté avait décidé que ce steamer était marchand de sa nature et que la Couronne n'avait

(1) Art. 21.
(2) Art. 2.
(3) *Rev. dr. int. et lég. comp.*, 1880, p. 235 et s.

pas le droit de modifier la nature mercantile de ce navire sans le concours des Chambres, c'est-à-dire qu'il fallait une loi.

Il n'est pas douteux que ce principe soit très important et qu'en Angleterre, comme en Belgique, un traité ne peut entamer les droits privés des citoyens (1). La Cour d'appel a cependant modifié la décision pour des raisons qui ne touchent pas à la nature du navire, mais à la compétence de la Cour d'Amirauté à l'égard des biens qui sont la propriété d'Etats étrangers. Celle-ci connaît des actions contre les navires, mais elle est incompétente en ce qui concerne la personne des souverains ou la personnalité des Etats. La Cour d'appel a décidé que la propriété des navires étrangers, propriété publique, affirmée telle, est couverte par son pavillon. La décision nous paraît irréprochable. Quand un Etat, mis judiciairement en cause pour des droits que l'on prétend être privés, devant une juridiction étrangère dont la compétence s'arrête aux droits privés, décline cette compétence et, agissant comme personne publique, transporte le différend sur le terrain du droit international public, les juridictions nationales sont dessaisies sans qu'on puisse discuter sa décision.

Les transmissions télégraphiques et téléphoniques, réglées principalement par la convention de Budapest du 22 juillet 1896 (2), intéressent la navigation non seulement parce qu'elles sont le principal instrument des transports à longue distance, mais en certains points parce qu'elles font l'objet d'arrangements spéciaux pour leur parcours maritime. Ainsi la convention de Paris du 14 mars 1884 protège les câbles sous-marins dans toute l'étendue de la mer libre (3).

117*bis*. — Institutions privées et internationales. — Les Lloyds. — Les sociétés d'assurances maritimes sont intéressées à réduire les risques de la mer. De là leur intervention pour développer la sécurité de la navigation et des institutions de surveillance dont la plus importante est celle des Lloyds.

Les Lloyds étaient une association d'assureurs maritimes qui, depuis le XVIIIe siècle, se réunissait dans un café de la Tower street, à

(1) Sir Traver Twiss a tenté de le discuter dans son Etude : « On the treaty-making power of the crown » : « Le Parlement belge ». (*Law Magasine* CCXXXII). Cf. *Rev. dr. int. et lég. comp.*, 1880, p. 235 et s.

(2) De Busschere, I, n° 184*bis*.

(3) Id., n° 185. — De Ryckere, *La pêche maritime, etc.*, p. 141 et s. — « La protection des câbles sous-marins et la Conférence de Paris, » par Renault (*Rev. dr. int. lég. comp.*, 1883).

Londres. Elle se développa considérablement avant les guerres de l'empire. En 1810, le Parlement la soumit à une enquête d'où il résulta que l'institution rendait de notables services qui ne cessèrent d'augmenter. En 1871, elle fut incorporée par acte du Parlement. En tant que société reconnue elle ne fait pas d'affaires d'assurances. Les affaires d'assurances sont poursuivies individuellement par ses membres et pour leur compte, d'après les règles sociales. C'est une vaste organisation qui rend des services à la marine du monde entier. Elle publie la *Shipping Gazette and Lloyds List*. Elle a des agents dans tous les ports qui lui font quotidiennement part des événements maritimes de leurs districts. Elle a organisé enfin un service de signaux sur les côtes anglaises et étrangères.

Les agents du Lloyd rendent les plus grands services notamment en cas de dommage causé aux navires et aux cargaisons, étant donné que les polices d'assurance de la plupart des compagnies, spécialement continentales et américaines, insistent sur la surveillance que doivent exercer les assureurs afin d'évaluer le dommage (1).

§ 2. — LA NAVIGATION INTÉRIEURE.

117*bis* (2). — **Ancien droit.** — La batellerie, déjà sérieusement organisée dans l'Empire romain, notamment sur le Nil et le Rhône, ne reparut qu'au moyen âge sous la forme des hanses de marchands de l'eau, des francs bateliers, francs navyeurs (3) (*vrije schippers*). L'invention des écluses au milieu du XVI[e] siècle donna une impulsion nouvelle à la navigation intérieure. On concéda les canaux à des particuliers avec autorisation de percevoir des péages qui furent supprimés par la Révolution, puis rétablis au profit du Trésor. Le régime de la spécialité d'affectation des recettes aux dépenses des canaux qui les produisaient disparut en France, mais a été partiellement conservé en Belgique.

118. — Définition et division. — On entend par

(1) *Lloyds Calendar*, 1903, p. 43 et s.

(2) Le numéro précédent porte par erreur le n° 117*bis*, c'est n° 117 qu'il faut lire.

(3) Lettre de Charles V, confirmant les privilèges des francs bateliers de Gand. — *Rec. des Ord. des Pays-Bas*, t. I[er], 2[e] serie, p. 361.

navigation intérieure celle qui a lieu sur les eaux intérieures ou non maritimes.

Qu'entend-on par eaux intérieures? La distinction entre les zones maritimes et fleuviales dépend, nous l'avons vu, de la limite habituelle du flux. Les eaux qui y sont soustraites sont eaux intérieures.

De même que pour la navigation maritime, les prescriptions de police sont sans influence décisive sur le caractère de la navigation d'un bâtiment déterminé, caractère qui dépend de la destination habituelle de ce bâtiment, et elles ne peuvent en modifier la nature.

D'autre part, tous les bâtiments, quelle que soit leur construction, y sont soumis dès qu'ils pénètrent dans leurs limites.

Les règlements particuliers applicables à la navigation intérieure (1) sont fort nombreux et se divisent : 1° en règlement général des voies navigables administrées par l'État; 2° règlements particuliers des voies navigables soumises au règlement général; 3° voies navigables non soumises au règlement général.

119. — Les fleuves. — On distingue dans la navigation intérieure les *fleuves* et les *canaux*, qui sont les uns et les autres des *cours d'eau*.

Les fleuves, appelés rivières quand ils ne se jettent pas dans la mer, sont des cours d'eau alimentés naturellement, quelle que soit la nature de leur source et animés généralement de courant. Tout fleuve comprend une masse liquide en mouvement et son *lit*, c'est-à-dire le terrain qui la circonscrit de ses rives ou *berges*. Les canaux sont des cours d'eau artificiels.

Les premiers sont sujets à des variations auxquelles échappent les seconds. L'amplitude et la nature de ces variations s'appelle le *régime* du fleuve, et dépend des modifications subies, soit par la masse d'eau, soit par son lit. Le plan minimum de l'eau, ou *étiage* est modifié par des *crues* soit normales, soit anormales et par l'action de la marée.

Légalement et quel que soit l'étiage, le fleuve est toujours présumé couler à pleins bords. C'est ce qu'on appelle le *plenissimum flumen*.

Quant à son lit, il comprend des eaux profondes et des eaux basses. La ligne de succession des eaux profondes s'appelle *thalweg*. Les

(1) Voir Dufourny, *Guide du batelier*, pour la liste détaillée et le texte de ces règlements.

eaux basses recouvrent des *bas-fonds;* lorsque ces fonds sont constitués par des saillies on les appelle *hauts-fonds* et si ces hauts-fonds sont constitués par des matières meubles, par exemple du sable, et ont un relief variable, ce sont des *atterrissements* ou des *bancs.* Les atterrissements deviennent des *alluvions* dès qu'ils émergent au-dessus du *plenissimum flumen* (1).

Les ouvrages construits par l'Etat pour les besoins de la navigation sont considérés comme les accessoires du lit du fleuve.

Le régime de régularisation ou de canalisation des fleuves a fait l'objet d'études techniques d'un intérêt extrême qui ont donné aux ouvrages des ponts et chaussées un rôle de plus en plus important. C'est une science fort développée, entre autres en Allemagne (*Strombau*).

120. — Droit fluvial international. — La liberté des mers est demeurée un principe de droit sans conteste. En est-il de même en ce qui concerne les fleuves et les canaux? Pour les fleuves, il faut distinguer ceux qui sont compris dans les limites politiques d'un Etat et ceux qui en traversent plusieurs. Quant à la nature des droits dont ils sont l'objet, il est certain que la propriété privée n'y est pour rien. Les fleuves, même entièrement nationaux, sont soumis à la souveraineté, non pas à la propriété des Etats. Les liens qui les unissent sont de droit politique et non de droit privé. C'est ainsi qu'ils font partie du domaine public, sous le régime du Code civil, dès qu'ils sont navigables ou flottables. Le domaine public existe dans l'intérêt commun? Qu'est-ce que l'intérêt commun? C'est l'intérêt national. Un Etat est donc le maître des cours d'eau navigables et flottables, comme des autres voies de communication qui font partie du domaine public.

La question se présente différemment si les fleuves traversent plusieurs territoires. Sont-ils la propriété des Etats riverains (2), font-ils partie de leur domaine public (3), sont-ils *res nullius* (4)? D'une part, il n'est pas douteux qu'ils font partie du domaine public. D'autre part, ce sont des voies de communication internationales à l'usage desquelles sont intéressées, non seulement les Etats riverains, mais

(1) De Récy, *Traité du domaine public*, t. Ier, nos 293 et s.
(2) Théorie romaine, I, Dig., §§ 3, 4. *De fluminibus*.
(3) Dalloz, *Rép.*, vo Eaux, p. 381. — Proudhon, *Traité du domaine public.*
(4) Orban, *Droit fluvial international*, p. 31 et s.

tous les Etats commerçants. On ne peut pas les assimiler aux petits cours d'eau dont parle l'art. 644 du Code civil et dont les riverains n'ont que l'usage, parce que, en droit des gens, l'*imperium* qui retient dans ce cas les droits de disposition au profit de la collectivité nationale, fait défaut (1). Sauf la haute mer, il n'y a pas de *res nullius* en droit des gens.

S'il existe donc un régime de liberté pour les fleuves internationaux, il s'appuie sur des conventions et des traités qui ont leur source dans la communauté des nations, sont purement volontaires et s'interprètent restrictivement comme des dérogations à la souveraineté.

La convention du 15 août 1804 entre l'Electeur archichancelier de la Confédération et la France est la source des dispositions qui régissent, à l'heure actuelle, le régime fluvial international. Mais c'est le Congrès de Vienne de 1815 qui fixa les principes en cette matière. Les voici tels qu'un auteur les résume :

1° Etablissement, sur les fleuves internationaux, d'une communauté constituée, pour leur réglementation, par les délégués des Etats riverains ;

2° Libre navigation pour tous les bâtiments de commerce, quel que soit leur pavillon ;

3° Système uniforme sur tout le cours du fleuve, tant pour la perception des droits que pour le maintien de la police ;

4° Fixation d'un taux uniforme et maximum pour les droits de navigation ;

5° Obligation pour chaque Etat d'accomplir, sur sa section fluviale, les travaux que réclame l'intérêt de la navigation ;

6° Non-établissement de nouveaux droits d'étape, d'échelle ou de relâche forcée ;

7° Distinction des droits de douane et des droits de navigation ;

8° Exécution par les Etats riverains du règlement arrêté par la communauté fluviale ;

9° Extension dans les limites du possible, des principes précédents aux affluents internationaux du fleuve international (2).

Ces principes, on va le voir, ne furent que très imparfaitement réalisés. Ils nous intéressent spécialement parce qu'ils ont été en 1839 (3) appliqués à l'Escaut.

(1) *Contra*, ORBAN, id.
(2) ORBAN. *op. cit*, p. 100.
(3) Cfr, plus loin, n° 121.

A. — *Le régime du Rhin* fut réglé au même Congrès. Déjà au XIIIe siècle, soixante-dix villes rhénanes s'étaient liguées en *Bund*. Les princes formèrent une union rivale qui triompha, le *Löwler Bund*, et qui administra le Rhin pendant les siècles suivants. La navigation commerciale, à dater de 1815, y devint libre, sous réserve des règlements relatifs à la police. Une commission internationale devait y veiller. La base du tarif des droits était fixée. Des autorités judiciaires devaient être instituées. La commission centrale devait se réunir au moins une fois par an à Mayence. Un inspecteur en chef résidant à Mayence, trois sous-inspecteurs pour le Haut, Moyen et Bas-Rhin étaient, à titre permanent, chargés de l'observance du règlement. L'un des sous-inspecteurs était désigné par la Prusse, le second alternativement par la France et les Pays-Bas, le troisième par les autres princes allemands co-possesseurs de la rive.

Le règlement que devait élaborer la commission n'aboutit qu'après quinze années. La raison en était dans l'opposition des Pays-Bas, dès 1819, opposition parfaitement justifiée (1).

Les alliés prétendaient que la commission du Rhin étendait sa juridiction sur les régions maritimes de la Hollande. Celle-ci répondait avec raison que domaine fluvial et domaine maritime sont des notions absolument opposées et que c'était sortir des stipulations du traité de Vienne que de l'étendre à des régions qu'il ne pouvait avoir visées. En outre, le syndicat des puissances riveraines étant basé sur l'égalité des contractants, il était inique de réclamer de la Hollande le sacrifice de ses zones maritimes, alors que les autres parties n'apportaient que des zones fluviales. L'Angleterre, qui voyait un moyen de diminuer la puissance maritime de ses anciens rivaux, agit en sens contraire, notamment, en 1822, au Congrès de Vérone, par l'organe de lord Wellington. La Prusse, qui cherchait à s'affranchir des droits fiscaux hollandais et à mettre, par la commission du Rhin, où l'élément allemand dominait, un pied dans la souveraineté des Pays-Bas, l'appuya.

L'Acte du Rhin, de 1831, ne leur donna qu'une demi-satisfaction. S'il proclame la liberté de passage pour les bâtiments du Rhin à travers les eaux maritimes de la Hollande, il n'autorise pas les riverains supérieurs et encore moins les étrangers à s'opposer d'une

(1) *Contra*. ORBAN, *op. cit.*, p. 114. Acte du Rhin, 31 mars 1831. DE BUSSCHERE, II, no 280. — Règlement du 9 juin 1815 sur *la libre navigation des rivières communes*. DE BUSSCHERE, II, no 268.

manière efficace à toute entrave que rencontrerait la navigation sur le cours inférieur du Waal et du Leck, c'est-à-dire en aval de Gorcum et de Krimpen (1).

Enfin, certaines dispositions protectionnistes modifiaient profondément les principes du Congrès de Vienne. La Convention de Mannheim du 17 octobre 1868 les accentua définitivement. Seuls les navires appartenant à des sujets des Etats riverains et dont les patrons seront patentés, tant en ce qui regarde la navigabilité du bateau que pour la capacité des conducteurs, peuvent circuler sur le Rhin. Le droit de conduire un bateau rhénan n'est accordé qu'après un stage, la prise de domicile dans un Etat riverain et sur une patente de batelier. C'était l'exclusion de tous les bâtiments étrangers.

Pour le reste, l'organisation de 1831 subsistait dans ses grandes lignes. La commission centrale siège à Mannheim. Il n'y a plus d'inspectorat général, mais des inspectorats de districts des Etats riverains. La commission centrale examine les plaintes contre l'exécution de la convention, discute les propositions des Etats riverains, juge en appel des décisions des tribunaux de première instance et fait un rapport annuel.

La discussion de 1819 avec les Pays-Bas se représenta. Ceux-ci persistèrent dans leur refus d'assimiler les régions maritimes à des parties fluviales. Ils protestèrent plus vivement encore contre les tribunaux de navigation du Rhin. Ce sont des juridictions spéciales et locales qui sont compétentes, au pénal, pour les contraventions et, au civil, pour des contestations fiscales pour la plupart. L'appel est porté soit devant la commission de Mannheim, soit devant le tribunal supérieur du pays, désigné une fois pour toutes par chaque Etat.

En négligeant les critiques théoriques (2) contre ce régime, on n'y voit que trop clairement la prédominance des riverains allemands tenter de s'affirmer une fois de plus au détriment des Pays-Bas et à propos d'un des attributs essentiels de la souveraineté : le droit de juridiction.

Nous nous sommes étendus avec quelque détail sur le régime du Rhin parce que l'expérience a prouvé l'excellence du système au point de vue des riverains allemands, dont le batelage soutenu, du reste, par une excellente organisation prussienne, s'est prodigieusement développé.

(1) Engelhardt. *Du régime conventionnel des fleuves internationaux*, p. 59.
(2) Cfr. Orban, *op. cit.*, p. 125.

Nous avons deux fleuves qui traversent le territoire, la Meuse et l'Escaut. Il est surprenant que nous n'ayons pas fait plus d'efforts pour leur appliquer un régime analogue à celui du Rhin, en nous appuyant sur les principes du Congrès de Vienne.

Une deuxième raison nous a guidés dans l'exposé de cette question. C'est que c'est la première fois qu'on y trouve soulevées les questions d'*hinterland*, qui ont spécialement, pour un pays de transit comme le nôtre, une importance capitale (1).

B. — *Le régime du Danube.* — Déjà la Conférence de Vienne de 1855 avait appliqué au Danube les principes du Congrès de 1815. Les discussions furent reprises à la Conférence de 1856. Le contrôle des puissances y était nettement affirmé. Le Congrès de Paris procéda aux actes définitifs. Ceux-ci furent complétés par le Congrès de Berlin de 1878 et la Conférence de Londres de 1883.

Le traité du 30 mars 1856 avait institué une commission riveraine, mais, à la différence du régime du Rhin, une commission européenne, composée de délégués des grandes puissances contractantes, avait été chargée d'organiser le régime de l'embouchure du Danube.

Dès 1857, l'Autriche essaya, en faisant réserver pour les riverains le cabotage fluvial, de faire pour le Danube ce que l'Allemagne avait fait pour le Rhin.

Les grandes puissances firent une opposition énergique à ces tentatives. Il en résulta que la commission européenne fut prorogée et que ce ne fut qu'en 1865, à Galatz, qu'un Acte public rédigé par ses soins réglementa le Bas Danube. Le traité de Berlin de 1878 alla plus loin. La commission européenne, qui était à l'origine chargée de travaux publics, devint une commission administrative chargée de la gestion même du fleuve. La Conférence de Londres, de 1883, étendit sa compétence jusque Braïla. Le fleuve était divisé ainsi en trois zones : le Danube maritime jusque Braïla, le Bas Danube jusqu'aux Portes de fer, le Haut Danube au delà. Les tentatives d'organiser les deux parties non maritimes, notamment par une commission mixte du Bas Danube, échouèrent et les pouvoirs de la commission européenne furent prolongés pour vingt-et-un ans, à dater du 24 avril 1883, renouvelables par tacite reconduction de trois en trois ans. Le régime du Haut et du Bas Danube n'est donc pas juridiquement établi. En fait, tous les pavillons sont admis au commerce ; les droits de navigation

(1) SYMPHER, *Die Wasserstrassen*, etc.

et les taxes sont purement rémunératoires de services; le fleuve est neutralisé au point de vue douanier.

Quant au Danube maritime, il est donc administré par la commission européenne qui édicte des règlements dont la base demeure l'acte de Galatz de 1865 (1) et ses annexes.

On voit quelle est la différence de régime entre le Danube et le Rhin. Ici l'administration du fleuve est riveraine et appartient en réalité aux puissances de l'*Hinterland*. Là, au contraire, apparaît le concert des puissances pour maintenir hors des compétitions politiques l'embouchure du fleuve et toutes ses régions maritimes.

C. — *Le régime du Congo* tient le milieu entre le système rhénan et le système danubien.

L'art. 17 du traité de Berlin prévoit la création d'une commission internationale chargée d'assurer l'exécution des dispositions relatives au transport des marchandises par eau. Chaque puissance signataire peut se faire représenter dans la commission par un délégué. Quand cinq délégués seront nommés, la commission entrera en fonctions et aura la personnification civile. Elle n'a pas la quasi-souveraineté de la commission danubienne. Elle est chargée d'un travail de préparation des règlements, des tarifs et des travaux à exécuter de concert avec l'Etat du Congo qui est riverain et souverain. En fait, jamais cette commission ne s'est constituée, l'Etat du Congo ayant pris l'initiative d'exécuter lui-même tout ce qui était utile (2).

121. — La Belgique et le Droit fluvial international. — *Régime de l'Escaut.* — La Belgique joue, à propos de l'Escaut, un rôle dans l'histoire du droit international des fleuves. Sous le régime hollandais, il était national sur la plus grande partie de son parcours et la navigation y était librement ouverte aux nations. En 1830, la Hollande soutint que le traité de Paris du 30 mai 1814, qui proclamait la liberté de l'Escaut (3), cessant ses effets, l'art. 14 du traité de

(1) ORBAN, *op. cit.*, p. 216 : Acte de Galatz du 2 nov. 1865, De BUSSCH. II, n° 274. Acte additionnel du 28 mai 1881. DE BUSSCH, II, n° 275. Traité du 10 mars 1883. DE BUSSCH, II, n° 273.

(2) CATTIER, *Droit et administration de l'Etat indépendant du Congo*, p. 155. Décret du 26 avril 1887. — LYCOPS, *Codes congolais*. — Cpl. v° *Navigation*; 7 déc. 1887, id.; 26 nov. 1891, 2 janvier 1894, 20 avril 1899, 25 mars 1895, etc., id. — PIERANTONI, *Le traité de Berlin*, p. 255.

(3) Art. 3 *in fine*. — Cf. ORBAN, *Droit fluvial, etc.*, p. 139.

Munster recouvrait sa force, ferma les bouches de l'Escaut. Les puissances, réunies à Londres en 1831, protestèrent contre cette prétention, et le traité qu'elles signèrent implique la liberté de la navigation (1) et l'application des principes du Congrès de Vienne « aux rivières et aux fleuves qui traversent le territoire hollandais et le territoire belge » (2). La Hollande refusa de s'y soumettre, et en exécution d'une décision franco-anglaise du 22 octobre 1832, le maréchal Gérard entra en Belgique et fit le siège d'Anvers qui ne se rendit qu'après une résistance obstinée. Le 19 avril 1839 un traité mit fin à ces graves démêlés. C'était une reproduction des règles de 1831 avec le droit pour les Pays-Bas de percevoir sur la navigation de l'Escaut et de ses embouchures un droit unique de 1 fl. 1/2 par tonneau.

La Belgique, pour éviter que cet impôt nuisît à sa prospérité commerciale, prit l'initiative de rembourser à tous les navires étrangers la taxe en question. Mais pareille charge était lourde et, en 1863, tous les pavillons intéressés à la liberté de l'Escaut, contribuèrent à son rachat par le versement d'un capital dont la Belgique fournit la grosse part (3).

Reste à examiner comment se règle l'administration du fleuve dans sa partie maritime, belge en amont, néerlandaise en aval.

L'art. 9 du traité de 1839 déclarait : « Les dispositions des art. 108 jusqu'au 117 inclusivement de l'acte général du Congrès de Vienne, relatifs à la libre navigation des fleuves et rivières navigables (4), seront appliquées aux fleuves et rivières navigables qui séparent ou traversent à la fois le territoire belge et le territoire hollandais. »

En ce qui concernait la navigation de l'Escaut et de ses embouchures, le pilotage était soumis à la commune surveillance des commissaires des deux nations. Le maximum provisoire des droits de pilotage était fixé et le droit des Pays-Bas de percevoir un impôt était limité à 1 fl. 50 par tonne pour l'Escaut occidental (5).

Pour l'Escaut oriental et les autres communications entre Anvers et le Rhin, une limite de péages était également arrêtée et soumise à une commission mixte (6).

(1) Art. 9, § 2, *id.*
(2) Art. 108 à 117 de l'Acte de Vienne, *id.*
(3) Guillaume, Traités du 12 mai et du 16 juillet 1863, p. 342 et 345.
(4) Cf. n° 120.
(5) §§ 2 et s.
(6) §§ 4 et s.

Quant à la Meuse, elle demeurait provisoirement libre au commerce des deux pays qui suivaient les tarifs de la convention de Mayence de 1831 relative à la libre navigation du Rhin (1).

L'usage des canaux qui traversaient les deux pays restait libre et commun à leurs habitants et les droits de navigation devaient être modérés (2).

Le traité du 5 novembre 1842 précisa ces déclarations. Pour l'Escaut occidental, la Belgique pouvait établir une administration du pilotage à Flessingue et Terneuzen, et les Pays-Bas détacher une station à Anvers.

Quant au canal de Terneuzen, l'écoulement des eaux et l'entretien du canal étaient réglés (3). Aucun péage n'était admis sur le territoire hollandais, en transit vers la Belgique (4). Les autres dispositions visaient principalement des facilités douanières (5).

Les eaux intermédiaires entre l'Escaut et le Rhin, notamment le Hoe, l'Escaut oriental et la Meuse, étaient libres à la navigation (6). Les navires belges jouissaient de tous les droits et avantages stipulés par la convention de Mayence du 31 mars 1831 en faveur des Etats riverains du Rhin (7).

Des droits fixes frappaient les marchandises transitées de la Belgique vers le Rhin (8).

Des facilités pour les droits de transit, de quai, de grue, de balance, d'entreposage leur étaient accordées (9) et rupture de charge leur était permise (10).

L'exercice de la navigation était soumis au même règlement de Mayence (11).

La Meuse avait un régime analogue (12).

L'exécution de ce traité fit l'objet, entre autres, de deux règlements

(1) § 7.
(2) § 10.
(3) Art. 20 et s.
(4) Art. 26.
(5) Art. 27 et s.
(6) Art. 38 et s.
(7) Art. 41.
(8) Art. 42.
(9) Art. 43.
(10) Art. 45.
(11) Art. 49.
(12) Art. 50 et s.

détaillés pour l'Escaut, règlements qui furent annexés à la convention. Le premier concerne la police fiscale, le deuxième, qui est demeuré en vigueur est relatif au pilotage.

Le pilotage n'est pas obligatoire, mais le droit de pilotage est perçu en tout cas. En fait, les capitaines ne se passent pas de pilote. Les bateaux pilotes jouissent de franchises particulières. Quant aux autres points du règlement, ils ne concernent pas spécialement les navires, et seront examinés ailleurs. Ils traitent des devoirs des pilotes et des obligations des capitaines ; du paiement des droits de pilotage, de séjour, etc., du service sanitaire, du contentieux et de la juridiction, de la surveillance commune. Sur ce dernier point, il existe une commission composée de délégués des deux pays qui se réunissent au moins une fois par trimestre dont l'objet principal est borné à l'inspection des bouées, passes et balises ainsi que des services de pilotage. De même des règlements détaillés pour la Meuse, le canal de Terneuzen et pour les eaux entre l'Escaut et le Rhin complétèrent le traité.

Pour l'Escaut, le 20 avril 1855 (1) un arrangement fut signé entre les deux pays assimilant les bâtiments de plaisance appartenant à des yacht-clubs dûment constitués et reconnus, aux navires de guerre, en ce qui concerne le pilotage dont les droits ne sont pas obligatoires pour les navires de guerre.

En outre, par exécution du traité du 12 mai 1863 avec les Pays-Bas sur le rachat du péage de l'Escaut, les droits de pilotage furent, de commun accord, réduits le 19 septembre de la même année (2). De même le 29 septembre 1875 les bâtiments qui, dans la Manche ou le Pas-de-Calais, prennent un pilote pour l'Escaut ont été affranchis d'un droit que stipulaient les conventions antérieures (3). Enfin le 4 mai 1891 des dipositions réciproques sur la poursuite des infractions commises par les pilotes ont été arrêtées (4).

Ce régime d'administration commune porte également sur les feux et le balisage du fleuve. Sur ces points il y a des conventions du 31 mars 1866 (5), du 2 août 1873 (6), du 9 février 1881 (7),

(1) GUILLAUME, p. 280.
(2) Id., p. 353.
(3) Id., p. 508.
(4) Id., p. 812.
(5) Id., p. 383.
(6) Id., p. 428. A signaler aussi un accord accessoire du 17 juillet 1876 sur les signaux d'appel des pilotes, id., p. 511.
(7) Id., p. 531 et 535.

du 25 mars 1891 (1), du 4 mai 1891 (2), du 30 novembre 1891 (3).

En résumé il existe une surveillance commune de l'Escaut. Mais il n'y a aucun organisme chargé d'améliorer le régime du fleuve, de l'administrer, de le construire, au sens que les Allemands donnent à ce terme *(Strombau)*.

122. — Le régime des canaux. — Nature juridique. — Administration des cours d'eau. — Les canaux, qui de même que les rivières dépendent du domaine public, sont de même navigables ou non navigables. Les fossés des fortifications, les canaux d'irrigation ou de drainage sont des canaux non navigables.

Mais tandis que la distinction entre choses hors commerce dépend pour les rivières de leur navigabilité, pour les canaux elle dépend de la loi. Celle-ci, hors les termes des art. 538 et s., peut seule décider de la mise hors commerce d'une portion du territoire (4). Les canaux, même non navigables, ne font donc partie du domaine public qu'en vertu d'une loi. La loi qui autorise une expropriation pour cause d'utilité publique, ou l'arrêté royal pris en exécution d'une loi (5) équivaudra au décret de l'administration qui déclare navigable une rivière et en conséquence fera rentrer le canal ainsi construit parmi les choses qui ne sont pas susceptibles de propriété privée, au sens des art. 538 et s. Si la loi met expressément hors commerce la canalisation d'une rivière ou le tracé d'un canal, tout est dit. Mais si, en exécution d'une dépense inscrite au budget, c'est un arrêté qui décrète l'expropriation, les tribunaux conservent le droit de vérifier si le travail produit un objet dont la destination est l'usage public au sens de l'art. 538. En cette matière la propriété privée est la règle et l'usage public est l'exception (6), mais une fois que la destination publique est reconnue, il en est autrement.

Les canaux et les rivières navigables sont rattachés au ministère des travaux publics, administration des ponts et chaussées. Trois services d'inspection se répartissent le pays, le premier comprend les ports, la défense des côtes, les phares, les rivières et canaux du bassin de l'Escaut

(1) Id., p. 790.
(2) Id., p. 812.
(3) Id., p. 875.
(4) Voy. PAND. B., v° *Canal*, n°s 102 et s.
(5) Cf. PAND. B., v° *Expropriation d'utilité publique (Formalités)*, n°s 20 et s.
(6) Gand, 27 juillet 1865, *Pas.*, 1867, II, p. 364. — LAURENT, t. VI, n° 14.

et de l'Yzer, le service hydrographique et le boisement des dunes ; le deuxième comprend les rivières et canaux du bassin de la Meuse, le barrage de la Gileppe, les irrigations de la Campine, le canal de jonction de la Meuse à l'Escaut ; le troisième a pour objet le canal de Charleroi à Bruxelles et ses embranchements, le canal du Centre, de Bruxelles au Ruppel et de Louvain à la Dyle.

Quant aux services d'exécution, il y a un service général par province ; un service spécial de la Meuse avec direction à Liége ; un service spécial de l'Escaut maritime et de ses affluents à marée à Anvers ; un service spécial des canaux houillers avec direction à Bruxelles ; un service spécial du canal de Bruxelles au Ruppel ; un autre pour le canal de Louvain à la Dyle ; de même pour les irrigations de la Campine et enfin pour l'hydrographie qui a un service à Anvers.

Le corps des ponts et chaussées est chargé, sous l'autorisation du ministre de l'agriculture et des travaux publics : de l'étude et de la rédaction des projets, de la direction et de la surveillance de tous les travaux publics à exécuter par l'Etat pour le service des routes, canaux et rivières, ports, côtes et bâtiments civils, y compris les établissements pénitentiaires et ceux de bienfaisance, ainsi que les établissements ou colonies d'aliénés ; — de la surveillance et de l'entretien des ouvrages et plantations existants qui font partie du domaine de l'Etat et rentrent dans l'une des catégories énumérées au § 1er ci-dessus ; — de la police des routes et des voies navigables ou flottables, en tant que les unes et les autres sont administrées par l'Etat ; sauf la police de la navigation sur la partie de l'Escaut formant la rade d'Anvers et celle située à l'aval ; de la police du littoral et des ports y établis, ainsi que celle des bâtiments civils ; — du service des passages d'eau administrés par l'Etat, sauf celui de la Tête de Flandre ; — de l'hydrographie, des irrigations de la Campine et du boisement des dunes domaniales ; — de l'examen des projets et de la surveillance des travaux publics à exécuter, en vertu d'une concession de péages octroyée par le gouvernement, lorsque ces travaux rentrent dans l'une des catégories énumérées au § 1er ci-dessus ; — de la surveillance des ouvrages et plantations existant en vertu d'une concession de péages octroyée par le gouvernement et rentrant dans l'une des catégories énumérées au § 1er ci-dessus ; — de la surveillance des ouvrages et plantations appartenant à des administrations publiques ou à des particuliers, lorsque ces ouvrages et plantations intéressent les parties du domaine de l'Etat mentionnées aux paragraphes qui précèdent ; — du contrôle, au point de vue des péages, des transports sur les

voies navigables de l'Etat et sur les routes et voies navigables existant en vertu d'une concession de péages octroyée par le gouvernement; du contrôle de l'exploitation des quais établis par des administrations ou par des particuliers le long des voies navigables de l'Etat; — de l'application des règlements concernant les appareils à vapeur qui ne sont pas placés dans les attributions des ingénieurs des mines ou d'une autre administration de l'Etat; — du service des polders, des wateringues et des tourbières, dans la mesure déterminée par les lois et règlements; — de l'instruction des affaires relatives aux usines établies ou à établir sur les cours d'eau navigables ou flottables.

A côté des canaux publics administrés *par l'Etat*, il y a des canaux *concédés* à des particuliers.

Les canaux de l'Etat sont soumis à sa souveraineté et administrés à son gré dans la limite des lois. Les canaux concédés sont abandonnés aux particuliers, mais dans quelle mesure? Quand l'acte de concession l'indique, il n'y a pas de difficulté. Mais quand il ne s'exprime pas sur ce point ou bien quand la concession remonte à l'ancien régime et a été abandonnée à titre de propriété, peut-on admettre que les concessionnaires soient titulaires d'un droit pareil? Il y a des décisions qui répondent affirmativement (1). Cependant le système opposé est seul possible. La souveraineté est une et indivisible. Elle ne peut être cédée en tout ou en partie et l'ancien régime ne peut être, à cet égard, invoqué. Il n'y aurait place pour une autre solution que si, la destination publique venant à disparaître, le canal rentrait dans le domaine privé de l'Etat.

Quant à l'administration et à la jouissance du canal, le concessionnaire en use dans les limites de sa concession. Tout est d'interprétation stricte en cette matière.

La police ne peut lui être déléguée et il importe peu, à ce point de vue, que le concessionnaire soit un simple particulier, une commune ou tout pouvoir secondaire de l'Etat. La solution opposée qui a été admise en pratique à plusieurs reprises ne se justifie par aucun principe de droit (2).

Nous avons vu qu'on entendait par navigabilité des cours d'eau leur aptitude à la navigation (3). Les dimensions des ouvrages d'art,

(1) Cfr. PAND. B., v° *Canal*, n°s 206 et s.
(2) PAND. B., v° *Canal*, n°s 219*bis*.
(3) Voir n° 107.

longueur et largeur des écluses, hauteur des ponts, profondeur des mouillages en constituent les éléments principaux. Ils sont très variables et nécessitent une unification. Les règlements des différents canaux donnent les indications techniques sur leur navigabilité (1).

123. — Droit international des canaux. — Outre les espèces de canaux relevées plus haut, il en faut distinguer deux autres ; d'une part, les canaux *maritimes* et *non maritimes* ; les uns qui sont en communication avec la mer et sont régulièrement accessibles aux navires, les autres qui ne mettent en communication que des eaux intérieures ; d'autre part, les canaux *nationaux* et *internationaux*. Le canal qui va d'Amsterdam à la mer est un canal maritime national ; le canal de Suez, un canal maritime national soumis à un régime international et le canal de Gand à Terneuzen, un canal maritime international.

Le canal de Suez offre le type d'un canal maritime national soumis à une servitude internationale. Sa situation est réglée par le traité du 29 octobre 1888 qui porte atteinte sur certains points à la souveraineté du Khédive qui, en principe, conserve tous les droits qu'il n'a pas expressément restreints. Il doit défendre le canal, mais pour sauvegarder la liberté du passage. En revanche, on ne peut l'attaquer de ce côté. Les navires de guerre et de commerce, en tout temps et sans distinction de pavillon, peuvent y circuler. Les puissances signataires s'interdisent de porter aucune atteinte au libre passage, même par la voie du blocus pacifique. Enfin, le traité prévoit une commission de surveillance qui ne se réunit qu'en cas de danger menaçant la sécurité du canal. C'est dire qu'elle n'a jamais eu qu'un rôle illusoire. En fait, on peut ajouter que le traité de Constantinople pourrait être aisément éludé à la première occasion, soit par l'intervention de la souveraineté khédiviale, soit par le blocus de la mer Rouge (2).

Le canal de Gand à Terneuzen est un canal maritime, puisque des navires de mer de sérieuse dimension y circulent (3) et un canal international.

Du côté de la France, le canal de l'Espierre, de même que le canal

(1) Voir Dufourny. *Guide du batelier*, qui contient un classement méthodique de tous ces renseignements.

(2) *Le Canal de Suez*, par Rossignol, 1898.

(3) Art. 3 du règlement néerlandais du 9 juillet 1892. De Busschere, n° 626.

de Bossuyt à Courtrai qui est sur territoire belge sont l'objet de traités (1) et sont soumis aux règlements belges du 1er mai 1889, du 4 avril 1890 et du 25 avril 1892 (2). Le canal de Furnes à Bergues et celui de Dunkerque à Furnes font l'objet d'un autre traité (3) et sont soumis à un règlement belge de 1889 (4). Le canal de Pommerœul à Antoing, bief de partage, a été, lui aussi, visé dans le traité du 31 mai 1882 (5).

Les autres canaux ou rivières canalisées : la Meuse, la Sambre, l'Escaut, la Lys, sont soumis au règlement général de 1889. Dans tous ces règlements, il ne peut être question que du territoire belge, et dans les traités, certains travaux passagers ou certaines mesures exceptionnelles d'utilité sont seuls visés. Cependant, les règlements belges et français concordent, à vrai dire, dans leurs grandes lignes par suite d'une entente entre les gouvernements qui se sont communiqué le texte de leurs règlements respectifs et se sont assurés d'une adhésion réciproque avant de les édicter. Mais ces règlements ne visent pas le régime de la batellerie. Il faudrait une entente continue qui ne règne pas entre les deux administrations des voies navigables pour pouvoir les développer en commun.

L'entretien des cours d'eau mitoyens non navigables ni flottables fait, par contre, l'objet d'un traité du 22 juin 1882 (6), qui prévoit des mesures d'administration commune et permanente. Il est regrettable que des mesures analogues n'existent pas en matière de navigation sous la forme de commissions mixtes, franco-belges, *permanentes*.

Du côté néerlandais, les rapports sont plus précis. Le traité de 1839 garantit la liberté des canaux qui traversent les deux pays et la modération des péages.

Pour le canal de Gand à Terneuzen, le traité du 5 novembre 1842 est la base (7) ; viennent ensuite les traités du 20 mai 1843 (8), du 24 avril 1851, du 26 septembre 1862 (9), du 10 février 1853, du

(1) 27 août 1839. De Busschere, II, 220, 221.
(2) Id., II, 493, 495 note et 505.
(3) 26 juin 1890, Id., II, 229.
(4) Id., II, 524, règlement du 25 novembre 1889.
(5) Id., II, 227.
(6) De Busschere, II, n° 381.
(7) Art. 4 à 6 et 20 à 37. De Busschere, I, 50.
(8) Art. 1 à 4. Id., II, 306 ; Id., règl., 7, II, 352.
(9) 24 sept. 1862. Id. ; Guillaume, p. 245.

31 octobre 1879 (1), du 2 août 1884 (2), du 5 janvier 1888 (3), du 29 juin 1895 (4), les règlements belges du 30 mars 1858, du 1er mai 1889 et du 25 avril 1892 (5) et le règlement néerlandais du 9 juillet 1892 (6).

Ces traités règlent les limites territoriales, l'écoulement des eaux, l'entretien, la franchise de droits des navires en transit de l'Escaut vers Gand, la liberté du pilotage et de l'allègement, un régime spécial et favorable pour les navires transitant de Gand vers le Rhin, le chômage et l'exécution de travaux importants.

Pour le canal de Liége à Maestricht, la construction et l'entretien en sont réglés par des traités du 12 juillet 1845 et du 5 septembre 1850 (7), le chômage par un traité du 2 août 1884 (8) et le 8 octobre 1887 par un arrangement auquel interviennent l'Allemagne et la France (9). Les règlements belges du 1er mai 1889 et du 25 avril 1892 (10) et le règlement particulier néerlandais du 9 juillet 1892 (11) les complètent.

Ce canal a été construit par les deux gouvernements représentés par une commission mixte. Il est exempt de droits et péages sur le territoire hollandais. Le chômage y est internationalement réglé.

Le canal de Maestricht à Bois-le-Duc *(Zuid-Willemsvaart)* est l'objet des traités du 5 novembre 1842 (12), du 6 novembre 1839, du 11 décembre 1856, 30 mars 1858, 12 mai 1863, 11 janvier 1873, 10 août 1882, 2 août 1884 et 10 avril 1886 (13), des règlements belges du 1er mai 1889 et 25 avril 1892 (14) et du règlement particulier hollandais du 9 juillet 1892 (15).

(1) De Busschere, II, 376; Guillaume, p. 273.
(2) Id., II, 379.
(3) Id., I, 257 note.
(4) Id., II, 585.
(5) Id., II, 493, 495 note et 506; Guillaume, p. 292,
(6) Id., II, 545.
(7) Id., II, 378.
(8) Id., II, 379.
(9) Id., II. 29.
(10) Id , II, 493, 495 note et 508.
(11) Id., II, 547. A citer également une déclaration du 10 août 1882 sur l'établissement d'une ligne télégraphique pour les besoins de la navigation.
(12) Art. 55, De Busschere, I, 50.
(13) Id., II, 326 et 379, Guillaume, p. 292, 326, 416, 556, 624.
(14) Id., II, 493, 495, note et 508.
(15) Id., II, 547.

Le traité de 1839 règle le transit des bateaux. Le traité de 1842 nécessite l'accord des deux gouvernements pour modifier les règlements et tarifs. Le traité de 1884 concerne le chômage.

Pour le parcours Maestricht-Anvers, le traité de 1887 et les règlements belges de 1889 et 1892 sont applicables (1).

Enfin le canal de Bruges à l'Eclûse est visé par la déclaration de La Haye du 2 août 1884 (2) et une Convention du 3 octobre 1851 règle le chômage annuel et le curage des rivières et des canaux hollando-belges (3).

Sur ce point, le 8 octobre 1887 (4) un arrangement a cependant été conclu à Paris entre la Belgique, l'Allemagne et la France relatif au chômage des canaux et rivières canalisées mettant en communication les trois pays. Les gouvernements respectifs se donnent avis, le plus tôt possible, des dispositions qu'ils auront arrêtées concernant la durée des chômages et leur commencement, ainsi que des interruptions de navigation.

Le 12 mai 1863 et le 11 janvier 1873, des dispositions avaient déjà été arrêtées entre la Belgique et les Pays-Bas sur le régime des prises d'eau à la Meuse (5). Enfin le traité de 1842 obligeait l'inspecteur belge de la navigation mosane à s'entendre avec son collègue des Pays-Bas (6).

Ces dernières conventions sont les seules qui assurent internationalement des rapports durables, mais leurs objets, bien qu'importants, sont trop spéciaux pour qu'on puisse dire qu'elles soumettent les rivières et canaux qu'elles concernent à un régime international.

Quant aux règlements, nous donnerons au cours de ce traité, à propos de chaque matière, les notions relatives au régime hollandais, mais nous constatons qu'ils diffèrent considérablement des règlements belges et que l'identité des règles générales, en matière de navigation entre les deux pays, n'existe pas plus du côté des Pays-Bas que de la France.

Assurément, de même que pour les canaux français, les ponts et chaussées n'ont arrêté les règlements de la partie belge de ces voies navigables qu'après s'être entendus avec les Pays-Bas, de telle sorte

(1) De Busschere, II, 29; II, 493, 495 note et 508.
(2) Guillaume, p. 586.
(3) Id., p. 264.
(4) De Busschere.
(5) Guillaume, p. 326 et 416.
(6) Id., art. 50 et s., p. 169.

que les règlements particuliers belges et néerlandais concordent, mais, d'une part, les règles générales de la navigation diffèrent et les règlements particuliers portent sur le régime du canal, bien plus que sur le régime de la batellerie, d'autre part, il n'y a aucune administration hollando-belge permanente veillant à développer en commun la navigation intérieure. Il manque spécialement une administration unique pour les fleuves internationaux, à l'imitation de celles qui fonctionnent en Allemagne (1) *(Strombau verwaltungen)*.

Signalons également deux conventions accessoires passées avec le grand-duché de Luxembourg (2).

Il nous reste à compléter ces renseignements par quelques notes sur les canaux français limitrophes de notre territoire (3).

124. — Le régime des bateaux. — Organisation administra-

(1) LAFFITTE, *Etude sur la navigation intérieure en Allemagne*, p. 26.

(2) 12 mai 1842. Convention du canal de Meuse et Moselle, DE BUSSCHERE, n° 429. — 27 nov. 1886, Entretien des cours d'eau mitoyens, non navigables ni flottables ID., 438.

(3) A. *Canal de la Colme* : de l'Aa (Watteu) à Furnes. — Spécialement la Basse-Colme. Dimensions des bateaux : 27 mètres de long, 4m80 de large, 1m50 d'enfoncement et 120 tonnes de charge.

B. *Canal de Furnes* : de Dunkerque au canal de Furnes à Nieuport. Dimensions des bateaux : 33 mètres de long, 5 mètres de large, 1m40 d'enfoncement, 150 tonnes de charge.

C. *Canal de la Deule*, de la Scarpe à la Lys, par Lille. Dimensions des bateaux, 38m50 de long, 5 de large, 1m80 d'enfoncement, 300 tonnes de charge.

D. *La Lys*, d'Acre à Menin. Dimensions des bateaux : 38m50 de long, 5 mètres de large, 1m80 d'enfoncement, 300 tonnes de charge.

E. *Canal de Roubaix* : de la Deule à l'Espierre. Dimensions des bateaux : 38m50 de long, 5 mètres de large, 1m80 d'enfoncement, 300 tonnes de charge.

F. *L'Escaut* canalisé, de Cambrai à la frontière. Péniches de 5 mètres de large, 34 à 38m50 de long ; enfoncement de 1m80 ; tonnage de 265 à 295 tonnes.

G. *La Scarpe*, rivière française mais dont le confluent avec l'Escaut à Mortagne a lieu près de la frontière belge, la Scarpe inférieure, du Fort de Scarpe à l'Escaut. Longueur utile des écluses : 38m70, largeur 5m20, enfoncement des bateaux : 1m80, 300 tonnes de charge.

H. *Canal de Mons à Condé* : Peniches de 5 mètres de large, 34 à 38m50 de long ; enfoncement 1m80, tonnage, 265 à 295 tonnes.

I. *La Sambre* canalisée, de Landrecies à la frontière ; Peniches de 5 mètres de large, 34 à 37m50 de long ; enfoncement, 1m80 ; tonnage, 260 à 280 tonnes.

J. *La Meuse* dite *canal de l'Est*.—Branche nord : de Troussey à Givet. Longueur utile des écluses, 38m50 ; largeur, 5m20 ; enfoncement, 1m80 ; tonnage, 100 à 300 tonnes.

tive (1). — Nous examinerons à propos de chaque institution juridique concernant les navires, comment elle s'applique aux bateaux.

Nous renvoyons donc à la table finale de concordance pour la réunion de ces points particuliers de leur régime général. Il y a d'autant plus utilité d'adopter cette solution qu'un projet de loi sur la navigation intérieure est soumis aux délibérations législatives (2).

Pour l'Allemagne nous avons déjà signalé les dispositions relatives à l'enregistrement des bateaux, protectrices du crédit fluvial. Nous signalerons, à propos de chaque matière traitée, les points par où cette législation touche à la nôtre (3).

Pour le moment il nous suffit de nous demander ce que c'est qu'un bateau. C'est un bâtiment — ce n'est pas une embarcation, — destiné à la navigation intérieure. Mais qu'entend-on par ces termes? Est navigation intérieure tout ce qui n'est pas navigation maritime (4). Le bateau peut être enregistré. Mais pour ce il doit avoir un certain tonnage. Le but lucratif n'est pas indiqué comme condition. Aussi les bâtiments de plaisance et les vapeurs qui font la police d'un port tombent sous cette loi.

En Hollande les navires et bateaux naviguant sur les eaux intérieures arrivant de l'étranger ou destinés à l'étranger sont soumis à la loi maritime. Quant aux bâtiments employés dans les limites du royaume, ils sont soumis à un régime spécial (5) qui est une simplification de la loi maritime, avec des dispositions spéciales pour les affrètements (6), la suppression du prêt à la grosse et de la plupart des dispositions sur les avaries (7).

En outre, les règlements généraux sur la navigation intérieure (8) contiennent des dispositions à ce sujet dont voici quelques particularités :

Le nom du bâtiment et pour les bateaux d'intérieur le nom et

(1) Voir nos 25, 27, 40, 55, 128 et s., 135 et s., 164, 184.

(2) Nous le commenterons dans un appendice spécial quand la lenteur des travaux législatifs en aura achevé la confection. Cf. no 103.

(3) Voir nos 89, 103 et 104 ; la loi est du 15 juin 1895, 20 mai 1898.

(4) *Gesetze betr. die privatrechtliche Verh. der Binnenschiffahrt, etc.*, par Makower et Löwe, p. 17. Le règlement du 13 novembre 1873 qui délimite les zones maritimes peut être pris en considération.

(5) Titre XIII, livre II, art. 748 et s.

(6) Titre V, livre I, art. 91 et s.

(7) Art. 759 et s.

(8) Cf. no 123.

l'adresse du patron et du propriétaire sont distinctement écrits sur la muraille si le bateau a plus de 10 m3. Les vaisseaux de mer portent le jour le pavillon de leur nation, sauf s'ils sont pris dans les glaces, et les bâtiments dont le tirant a plus de quatre mètres portent un petit drapeau au mât de misaine. Les navires marchands ne peuvent porter de flamme (art. 8). Le beaupré doit pouvoir être rentré, aux bateaux d'intérieur (art. 11). Les bateaux à vapeur doivent porter un dispositif spécial à la cheminée (art. 31). L'hélice ne peut dépasser la quille (art. 4). Le tirant d'eau ne peut excéder le point le moins profond de la section de rivière parcourue (art. 55).

125. — Droit comparé. — Règlements de navigation. — Administration. — *En France* (1), le règlement général sur la police des voies navigables a été dressé en 1855 pour les canaux, revisé en 1882 et étendu aux rivières canalisées. Ce règlement n'est, comme le règlement belge de 1889, qu'un règlement-type auquel il est dérogé par les règlements particuliers.

Les bateaux qui circulent sur une voie navigable ne peuvent dépasser les dimensions maxima indiquées dans chaque règlement. Ils porteront à la poupe leur dénomination, le nom et le domicile du propriétaire en caractères d'au moins 0m08 de hauteur.

Leur navigabilité est vérifiée au moins une fois l'an (2).

Tout conducteur de bateau doit porter une lettre de voiture, un procès-verbal de jaugeage et de chargement (3) et un certificat de navigabilité.

Les bateaux sont divisés en six classes selon leur importance, leur propulsion et leur halage (4). Ils se répartissent en services accélérés et ordinaires.

La navigation de plaisance (5) et la navigation des bateaux à vapeur (6) sont l'objet de dispositions spéciales. Tout bateau à vapeur doit être muni d'un permis de navigation (7).

La requête du propriétaire comprend une description détaillée du

(1) Pour la législation, conf. Fuzier Herman, v° *Canal* et v° *Navigation intérieure*.
(2) Art. 5 et 10 du décret du 17 nov. 1880.
(3) Art. 9.
(4) Art. 11 et 12, 13 et 14.
(5) Circulaire du 13 novembre 1880 et du 25 avril 1868.
(6) Décret du 9 avril 1883.
(7) Id., art. 2.

bâtiment, entre autres le nom du bateau, ses dimensions, son tirant d'eau, sa charge maximum, l'origine des chaudières, leur capacité et surface de chauffe, leur pression maximum, la puissance des machines, le service du bateau, le nombre maximum de passagers, etc., avec un dessin des chaudières (1).

Le permis de navigation n'est délivré que sur procès-verbal de visite et d'essai d'une commission de surveillance (2) et porte les indications ci-dessus. Le décret entre dans les détails les plus minutieux à cet égard.

Les bateaux étrangers ou de construction étrangère sont soumis à ces dispositions, mais, sur avis de la Commission centrale des machines à vapeur, le ministre peut prononcer, par arrêté, l'équivalence entre les formalités accomplies à l'étranger et les diplômes français.

Le décret du 9 avril 1883 sur la navigation à vapeur fixe les limites en aval desquelles les dispositions ci-dessus cessent d'être applicables, la navigation devenant maritime.

Administration : L'administration des canaux fait partie des ponts et chaussées et est rattachée au ministère des travaux publics. A sa tête se trouve un inspecteur général, en dessous de lui se trouvent des inspecteurs généraux de première classe qui constituent normalement le conseil général des ponts et chaussées et des inspecteurs généraux de 2e classe qui surveillent leur district. Le 23 novembre 1899, le Conseil général des ponts et chaussées a été réorganisé. Il est divisé en quatre sections dont deux relatives à la navigation intérieure, aux ports maritimes, phares et balises, concernent les matières relatives à la navigation.

Le décret du 13 octobre 1851 règle les différents services ordinaires, extraordinaires et détachés qui composent le corps des ponts et chaussées.

Aux Pays-Bas la navigation intérieure est réglementée par des arrêtés des 13 août 1891 et 17 avril 1894.

Les articles 4 et suivants du règlement général sont relatifs à la tenue des bâtiments. Le titre II traite de l'usage des rivières, canaux et ports (3); le titre III contient des dispositions particulières rela-

(1) Décret du 9 avril 1883, art. 3.
(2) Id., art. 4 et 5.
(3) De Busschere, II, p. 538.

tives aux rivières (1); le titre IV celles relatives aux canaux (2).

Le règlement général pour prévenir les abordages (3), ainsi que celui relatif aux eaux intérieures (4), sont soumis à la surveillance des fonctionnaires et agents de la police du royaume et des communes, du Waterstaat, du pilotage, des services par eau et des pêcheries.

Administration. — Le service du Waterstaat est fait par des ingénieurs d'arrondissement. Chaque province est divisée en arrondissements.

A la tête de chaque province est placé un ingénieur en chef. Les provinces de Gelderland, Utrecht, Noord-Brabant et Limbourg, y compris les grandes rivières, forment la première inspection. Les provinces maritimes de Noord-Zuid-Holland, Zeeland, Utrecht, Friesland, Groningen, Drenthe et Overyssel forment la deuxième inspection. A la tête de chaque inspection se trouve un inspecteur. Le chef de tout le corps est l'inspecteur en chef.

Les inspecteurs sont chargés de la surveillance supérieure des travaux; aucun ne travaille au ministère.

Les ingénieurs en chef envoient au ministre les devis et rapports, ainsi que les avis sur les affaires importantes par l'intermédiaire de la première ou de la deuxième inspection, qui les adresse au ministre avec son avis.

L'inspecteur en chef est chargé du service général concernant les affaires générales et les intérêts de l'Etat, ainsi que du personnel. Mais, en règle générale, cela se fait de concert avec les inspecteurs.

En Allemagne, chaque fleuve a son administration particulière, composée de spécialistes : le Rhin, dès 1850, à Coblentz, pour la Prusse, et, dès 1831, au point de vue international, l'Elbe, à Magdebourg, dès 1866 ; l'Oder, à Breslau, dès 1874; la Vistule, à Dantzig, dès 1884 ; le Weser, à Hanovre, dès 1884. Le régime des voies d'eau est essentiellement spécialisé. On s'efforce d'y établir, comme pour le batelage, des règles uniformes sans avoir pu jusqu'à présent y réussir.

Il reste à signaler, pour le jaugeage des bateaux d'intérieur, une convention internationale, celle du 4 février 1898.

(1) De Busschere, II, p. 541.
(2) Id., p. 543.
(3) 18 mai 1892. Id , II, p. 530.
(4) Id., p. 537.

§ 3. — LE RÉGIME DE LA PÊCHE (1).

126. — La pêche et l'Etat. — La pêche dans les eaux territoriales met en usage le domaine public. L'Etat, en l'absence de lois, peut donc la réglementer par des arrêtés, et il n'y a jamais, contre lui, de droits acquis. En haute mer, le même pouvoir éminent s'exerce en vertu, cette fois, non de la souveraineté territoriale, mais de la quasi-souveraineté qui régit les navires et barques battant pavillon national, réputés portions du territoire.

127. — Ancien droit. — Les décrets, édits ou ordonnances ci-dessous donnent une idée du soin avec lequel cette industrie, qui était des plus prospère, avait été réglementée : Décret du 18 septembre 1509 défendant l'achat des harengs frais et poissons de mer le long de la côte de Flandre ; Placard du 29 mai 1512 sur la jauge et le contrôle des tonnes de harengs ; Edit de Charles V sur les feux des bateaux de pêche (26 juillet 1535) ; Edit du même du 19 mars 1539 sur la défense d'employer des filets traînants ; Edit du même de 1545 sur l'ouverture des mailles des filets ; Placard sur la pêche des poissons et harengs du 4 août 1564. Ce dernier document est particulièrement intéressant et fut le résultat d'une enquête législative des mieux faite ; Ordonnance d'Alexandre Farnèse du 1er septembre 1583, réglementant le commerce de Dunkerque et de Nieuport et garantissant à tous la liberté de la mer ; Ordonnance du 15 octobre 1614 sur la pêche côtière avec engins prohibés ; Décret des archiducs du 12 mars 1616 sur les filets ; Décret du 5 mai 1727 favorisant l'établissement de grandes compagnies de pêche ; Règlement pour la minque d'Ostende du 13 janvier 1752 ; Acte du Conseil des finances du 14 avril 1766 sur l'importation du hareng ; Décret du 6 mai 1766 sur la police de la pêche ; Décret autorisant la vente au rabais sur quai

(1) BIBLIOGRAPHIE : *Le régime légal de la pêche maritime dans la Mer du Nord*, par R. DE RYCKERE. Larcier, édit. Brux., 1901, 334 p.
La pêche maritime au point de vue international, par ROBERT DAVID.

du hareng, même celui de la capture d'été ; Décret du 30 octobre 1766 ; Ordonnance du Conseil des finances du 29 mai 1767 ; Ordonnance du 30 octobre 1767 sur la jauge et capacité des tonnes de harengs et poissons ; Dépêche du Conseil des finances sur la confection des futailles ; Décret autorisant par provision la pêche du petit hareng pour servir d'amorce à la pêche du cabiliau (2 mai 1768) ; Dépêche du Conseil des finances du 15 novembre 1769 ; Règlement général pour la pêche maritime (Ostende et Nieuport), 31 mars 1770 ; Décret du 11 septembre 1770 ; Dépêche du Conseil des finances déclarant libres à l'entrée tous ustensiles et matières destinés à la pêche maritime, 21 juillet 1774 (1).

128. — Ancienne législation. — Convention de La Haye.— L'ancienne législation belge sur la pêche était demeurée dans la tradition de l'ancien droit. Elle était assez minutieuse. Elle comprenait la loi sur la grande pêche du hareng, du 12 mars 1818 ; l'arrêté royal du 5 juin 1841 réglementant la petite pêche du hareng ; la loi du 6 mars 1818, l'arrêté royal du 19 juin 1837 ; celui du 27 février 1840, celui du 5 juin 1841, la loi sur la pêche du 25 février 1842, et l'arrêté royal du 5 mars 1842.

Nous disons « ancienne législation », bien que l'abrogation n'en soit nullement certaine. En effet, elles n'ont jamais été rapportées expressément. Y a-t-il abrogation tacite ? La règle fondamentale, à cet égard, c'est qu'une loi spéciale peut seule déroger à une loi générale, et que la réciproque n'est pas vraie, à moins que des deux textes successifs l'un soit inconciliable avec l'autre. Or, pour une partie de ces lois et règlements, non seulement il est impossible de citer des dérogations spéciales qui les abrogent, mais on ne trouve même pas de lois et de règlements postérieurs du tout. L'abrogation par désuétude étant impossible, il faut bien admettre qu'ils sont en vigueur.

Dans la pratique, l'administration a aboli tout l'ancien régime de

(1) Second appendice aux *Coutumes des pays et comté de Flandre*, tome V (Furnes). Coutumes de la Ville et du port de Nieuport, par GILLIODTS VAN SEVEREN, 1901. On y trouve également, sous le nom d'ordonnances politiques, des règlements et ceures sur la pêche et la gilde des pêcheurs, du magistrat de Nieuport (Cf. les intéressants *Mémoires sur le commerce des Pays-Bas autrichiens*, 1787. Imprimerie des nations, p. 252 et s.).

VANDE PUTTE, *La Pêche du hareng*. Annales de la Société d'Emulation, 2e série, t. III, p. 339 et s.

la pêche, qui passait pour vexatoire (1). En fait, on ne les observe plus. Sans insister sur cette anomalie incroyable au point de vue juridique, et notamment sur l'impossibilité d'abroger des lois au moyen d'arrêtés, et en admettant la situation telle qu'elle est pratiquée, le régime actuel de liberté absolue n'est pas sans défauts. On est tombé d'un excès dans un autre. Actuellement, on peut dire qu'il n'y a plus de législation nationale sur la pêche et que, s'il n'y a plus de vexation, il n'y a, par contre, plus de protection.

Nos pêcheurs, qui ne sont organisés ni comme les pêcheurs français, ni comme les pêcheurs hollandais, ni comme les pêcheurs anglais, ne sont guère soumis qu'aux règles dont la convention internationale de La Haye est le centre.

Les conflits entre pêcheurs avaient atteint un tel degré d'âpreté dans la mer du Nord, que la plupart des puissances riveraines reconnurent la nécessité de régler ces difficultés par un accord. En 1881, les délégués de l'Allemagne, du Danemark, de la France, de la Grande-Bretagne et des Pays-Bas se réunirent à la Haye, et leurs travaux aboutirent, le 6 mai 1882, à la signature d'une Convention que la loi du 6 janvier 1884 approuva.

Nous n'avons à examiner que celles de ses dispositions qui concernent les bâtiments exerçant la pêche, la législation relative aux pêcheurs prenant place dans un autre volume.

129. — Définition. — Espèces de pêche (2). — L'industrie de

(1) Sur certains points, voici comment cette législation a été abrogée. L'art. 3 de la loi du 20 décembre 1867 était ainsi conçu : « Le gouvernement est autorisé à apporter à la législation sur la pêche les modifications nécessitées par la suppression des primes d'encouragement. » Aux termes de l'art. 12 de l'arrêté royal du 25 février 1868, pris en exécution de l'art. 3 de la loi du 20 décembre 1867 : « Les dispositions des lois du 12 mars 1818 et du 25 février 1842, ainsi que des arrêtés pris en conformité de ces lois, et qui ne sont pas reproduits dans le présent arrêté, cesseront d'être appliquées à partir du jour de sa mise à exécution. » L'art. 4 de l'arrêté royal du 21 janvier 1873, pris en exécution de la loi du 20 janvier 1873 sur les lettres de mer, rapporte expressément l'arrêté royal du 25 février 1868 sur la pêche nationale.

(2) Les dispositions législatives en vigueur sont les suivantes :

Arrêté royal du 16 janvier 1855 assimilant les pêcheurs aux marins du commerce au point de vue du port d'un livret (De Ryckere, p. 6).

Loi du 18 avril 1885 approuvant la convention internationale du 14 mars 1884 sur la protection des câbles sous-marins (De Ryckere, p. 141 et s.).

Loi du 15 décembre 1889 sur les signes distinctifs des chaloupes de pêche (Beltjens, n° 95).

la pêche maritime est celle qui a pour objet de retirer le poisson de la mer avec des filets ou autrement. La loi du 19 août 1890 précise cette définition. « Est fait de pêche, dit son article 1er, la capture ou ten-

Loi du 6 mai 1818 sanctionnant de peines la disposition ci-dessus (DE RYCKERE, p. 6).

Loi du 21 juin 1849. — Code disciplinaire et pénal de la marine marchande (DE LE COURT, Codes, Cpl., p. 259).

Loi du 27 mars 1882. — Loi contenant des dispositions pénales contre la fabrication, la vente, l'embarquement ou l'emploi d'engins servant à détruire, en mer, filets de pêche (BELTJENS, n° 90).

Loi du 6 janvier 1884 approuvant la convention internationale de La Haye de 1882 sur la police de la pêche dans la Mer du Nord (BELTJENS, n° 91).

21 mars 1884. — Arrêté royal d'exécution de la dite loi (BELTJENS, n° 93).

9 septembre 1884.— Loi approuvant l'arrangement conclu entre la Belgique et les Pays-Bas, le 9 mai 1884, à l'effet de déterminer le montant de l'indemnité à allouer aux sauveteurs des filets appartenant aux chaloupes des deux pays (BELTJENS, n° 94).

Déclaration du 25 février 1890 échangée entre la Belgique et les Pays-Bas et remplaçant celle du 3 avril 1884 relative à l'art. 6 du règlement pour l'exécution de l'art. 9 du traité du 19 avril 1839 concernant la pêche et le commerce de pêcherie (BELTJENS, n° 96).

Loi du 27 mai 1890 et arrêté royal du 9 octobre 1883 sur le diplôme de patron pêcheur (BELTJENS, n° 97).

Loi du 2 juin 1890 sur la répression des contraventions à la convention internationale du 16 novembre 1887 sur le trafic des spiritueux dans la Mer du Nord (BELTJENS, nos 98 et 99)

Arrêté royal du 1er mai 1894 relatif au permis nécessaire pour le débit, aux pêcheurs dans la mer du Nord, d'approvisionnement (BELTJENS, n° 100).

Loi du 19 août 1891 relative à la pêche maritime dans les eaux territoriales BELTJENS, n° 103).

Arrêté royal du 5 septembre 1892 (id., BELTJENS, n° 104).

Loi du 25 août 1891 approuvant la déclaration signée le 2 mai 1891 entre la Belgique et la Grande-Bretagne, en vue de faciliter la procédure pour le règlement des conflits entre pêcheurs belges et pêcheurs anglais dans la Mer du Nord, en dehors des eaux territoriales, et de réduire les dommages qu'ils peuvent éprouver par suite du contact de leurs appareils de pêche (BELTJENS, n° 101).

Loi du 4 septembre 1891 réprimant les infractions à la convention internationale du 6 mai 1882 et à la déclaration du 2 mai 1891 entre la Belgique et la Grande-Bretagne (BELTJENS, n° 102).

5 septembre 1892. — Deux arrêtés royaux : 1. Dispositions applicables aux bateaux de pêche étrangers naviguant ou mouillant dans les eaux territoriales (BELTJENS, n° 104). — 2. Mesures pour empêcher la destruction et l'enlèvement du frai, du fretin et du naissain (ID., n° 107).

Arrêté royal du 25 novembre 1898 instituant une commission de la pêche maritime (ID., n° 105).

Loi du 22 août 1901 et arrêté du 30 juin 1902 sur la pêche des moules (Cf. *Pasinomie*, 1901, n° 222; 1902, n° 215).

tative de capture de tout poisson, mollusque et crustacé, ainsi que la destruction ou l'enlèvement du frai, du fretin et du naissain (1) ». Cette industrie a conservé, eu égard à son caractère familial, à ses dangers et à l'intérêt qu'éveille la vie difficile de sa population courageuse, des privilèges dont le plus remarquable est la protection dont elle jouit en temps de guerre.

On distingue plusieurs espèces de pêche, notamment la grande pêche et la petite pêche, qui ne sont pas nettement définies par la législation. La grande pêche, dite aussi pêche hauturière, est celle qui s'éloigne des eaux territoriales pendant un temps suffisant et à une distance telle que le bâtiment qui l'entreprend puisse être considéré comme effectuant une campagne de pêche au long cours. Elle n'est généralement exercée que par des bateaux de moyen tonnage, à voiles ou à vapeur, et pontés. Les baleiniers, les bateaux qui vont en Islande pêcher la morue (2), par exemple, font la grande pêche.

La petite pêche, dite aussi pêche côtière, s'exerce non seulement dans les eaux territoriales, mais, en général, dans toute la mer du Nord au moyen de bateaux de petit tonnage qui ne sont pas nécessairement pontés et qui ne s'éloignent pas habituellement des côtes pendant un temps ni à une distance tels qu'ils sortent des limites du cabotage. Rentrent dans cette catégorie la plupart de nos pêches, celle du hareng, du maquereau, de la sardine, des huîtres et les autres pêches de poisson frais sans salaison à bord (3).

Cette distinction a de l'importance. En effet, les bâtiments à la grande pêche sont considérés comme des navires de mer et soumis aux prescriptions de la loi maritime (4).

130. — Identité des bateaux de pêche. — La Convention de La Haye, dans son article 5, remet aux parties contractantes le soin d'enregistrer les bateaux de pêche d'après leurs règlements nationaux. La Belgique n'a pas pris la peine d'user de cette faculté et n'a nullement imité ses voisins qui ont, au contraire, réglementé minutieusement leur pêche. Elle s'est bornée à quelques arrêtés, notamment sur

(1) Frai : œufs fécondés. — Fretin : menu poisson. — Naissain : jeunes huîtres (Littré).

(2) Note concernant la pêche sur les côtes d'Islande, par Höst, *Bull. lég. comp.*, 1902, p. 490.

(3) De Ryckere, *op. cit.*, p. 193.

(4) Sauf en ce qui concerne les lettres de mer, voir n° 54.

le trafic des spiritueux et le sauvetage des engins, et à une loi sur la mer territoriale.

L'identité des bateaux de pêche est donc uniquement réglée par les prescriptions de police internationale de la Convention de La Haye dont nous reproduisons ci-dessous en note les articles qui sont relatifs à cet objet (1).

(1) Texte des articles de la Convention de la Haye :

Art. 5. — Les bateaux de pêche des hautes parties contractantes sont enregistrés d'après les règlements administratifs des différents pays. Pour chaque port, il y a une série continue de numéros, précédés d'une ou de plusieurs lettres initiales indiquées par l'autorité supérieure compétente.

Chaque gouvernement établira un tableau portant indication des dites lettres initiales.

Ce tableau ainsi que toutes les modifications qui pourront y être ultérieurement apportées devront être notifiées aux autres puissances contractantes.

Art. 6. — Les bateaux de pêche portent la lettre ou les lettres initiales de leur port d'attache et le numéro d'enregistrement dans la série des numéros de ce port.

Art. 7. — Le nom de chaque bateau de pêche ainsi que celui du port auquel il appartient sont peints à l'huile en caractères qui devront avoir au moins 8 centimètres de hauteur et 12 millimètres de trait.

Art. 8. — La lettre ou les lettres et les numéros sont placés de chaque côté de l'avant du bateau, à 8 ou 10 centimètres en dessous du plat-bord, d'une manière visible et apparente. Ils sont peints à l'huile en couleur blanche sur un fond noir.

Néanmoins la distance ci-dessus indiquée n'est pas obligatoire pour les bateaux d'un faible tonnage sur lesquels il n'y aurait pas de place suffisante au-dessous du plat-bord.

Les dimensions de ces lettres et de ces numéros sont, pour les bateaux de 15 tonneaux et au-dessus, de 45 centimètres de hauteur sur 4 centimètres de trait.

Pour les bateaux au-dessous de 15 tonneaux, ces dimensions sont de 25 centimètres de hauteur sur 4 centimètres de trait.

Les mêmes lettres et numéros sont également peints à l'huile de chaque côté de la grande voile du bateau, immédiatement au-dessus de la dernière bande de ris et de manière à être très visibles ; ils sont peints sur les voiles blanches *en noir*, sur les voiles noires *en blanc* et sur les voiles de nuance intermédiaire *en blanc* ou *en noir*, selon que l'autorité supérieure compétente le jugera le plus efficace (Déclaration du 1er février 1889, approuvée par la loi du 15 décembre 1889).

La lettre ou les lettres et numéros portés sur les voiles ont un tiers de plus en dimension dans tous les sens que ceux placés sur l'avant des bateaux.

Art. 9. — Les bateaux de pêche ne peuvent avoir, soit sur les parois extérieures, soit sur les voiles, d'autres noms, lettres ou numéros que ceux qui font l'objet des art. 6, 7 et 8 de la présente convention.

Art. 10. — Il est défendu d'effacer, d'altérer, de rendre méconnaissables, de couvrir ou de cacher, par un moyen quelconque, les noms, lettres et numéros placés sur les bateaux et sur les voiles.

Art. 11. — La lettre ou les lettres et le numéro affectés à chaque bateau, sont

L'article 5 astreint les gouvernements à publier un tableau des bateaux enregistrés ; l'Allemagne et la Hollande y procèdent régulièrement. En Belgique, après l'avoir dressé la première année, on l'a abandonné (1). La France et l'Angleterre se sont contentées de faire signifier une liste des lettres initiales des ports d'attache, qui doivent figurer sur chaque côté de l'avant du bateau (art. 8), ainsi que le nom du bateau, son port d'attache et son numéro d'enregistrement dans ce port. Les lettres et le numéro doivent également figurer sur ses apparaux et engins de pêche. Toutes autres mentions sont interdites. En outre, le patron doit être porteur d'un certificat de nationalité analogue à la lettre de mer des navires. Le port de ce certificat de nationalité ne le dispense pas du certificat de propriété qui constitue la seule lettre de mer régulière des bateaux de pêche belges (2) (art. 20 de la loi du 20 janvier 1873).

131. — Droit comparé. — *En Allemagne*, la réglementation est des plus soignées (3).

En Angleterre, la matière est réglée par le *Seafisheries Act* de 1868 et 1883, le *Seafisheries regulations Act* de 1888, le *Merchant Shipping Act* de 1894, partie IV, et des *Régulations du 6 avril*

portés sur les canots, bouées, flottes principales, chaluts, grappins, ancres et, en général, sur tous les engins de pêche appartenant au bateau.

Ces lettres et ces numéros sont de dimensions suffisantes pour être facilement reconnus. Les propriétaires de filets ou autres instruments de pêche peuvent, en outre, les marquer de tels signes particuliers qu'ils jugent utile.

Art. 12. — Le patron de chaque bateau doit être porteur d'une pièce officielle, dressée par les autorités compétentes de son pays, qui lui permette de justifier de la nationalité du bateau.

Ce document indique obligatoirement la lettre ou les lettres et le numéro du bateau, ainsi que sa description et le nom ou les noms et la raison sociale de son propriétaire.

Art. 13. — Il est défendu de dissimuler, par un moyen quelconque, la nationalité de bateau.

(1) *The fisherman's nautical almanack*, par Olsen. Grimsby, 1901; *Nederlandsche visschers. Almanak voor de Noord-Zee*, 1900, Vlaardingen, Dorsman en Odé; *Verzeichniss der fischerfahrzeuge von Altona, Altemoerder, Blankeneze, Kranz, Finkenwärder, Hamburg, von der Weser, Ems, Norderney, Kröge, Blankenese.*

(2) Voir ci-dessus, n° 54.

(3) De Ryckere, *o. c.*, p. 63 en note ; Perels et Arendt, *Manuel de droit maritime international*, 1884, p. 67.

1889 (1) ; *en Écosse*, par le *Seafisheries Amendment Act* de 1885, le *Herring fishery Act* de 1889 et le *Seafisheries regulation Act* de 1895 (2) ; *en Irlande*, par le *Fishery Act* de 1888 ; *en Danemark*, par la loi du 5 avril 1888 ; *en Islande*, par une loi d'avril 1898 et dans les *îles Féroé*, par une loi de janvier 1899 (2*bis*).

En Hollande (3), voici la liste des lois par lesquelles on a modernisé la réglementation de la pêche : Loi du 21 juin 1881, ordonnance du 20 mars 1884, loi du 7 décembre 1883, ordonnances du 15 mai 1884, du 25 juillet 1884, du 25 septembre 1884, du 26 octobre 1889, du 24 juin 1898, du 4 août 1900, du 23 janvier 1901, du 14 avril 1886, du 21 juillet 1886, du 6 juillet 1897 et du 17 août 1900. La loi de 1881 a notamment institué un Collège des pêcheries, à titre consultatif.

En France (4), il y a toute une organisation qui remonte en partie à l'ancien régime et est fort intéressante.

La grande pêche est encouragée (5), la pêche côtière réglementée (6). La loi du 1er mars 1888 a fixé à trois milles au large de la laisse de basse mer, la limite de la mer territoriale au point de vue de la pêche (7).

Est particulière à la France l'institution des prud'hommes pêcheurs qui sont, dans les arrondissements du Pouent, des officiers de police judiciaire plutôt que des juges, et dans le Levant, à Toulon, constituent un véritable tribunal (8).

132. — Organisation administrative de la pêche. — L'orga-

(1) *The Sea fisheries Act*, par W. H. ; HOLDSWORTH, *De Ryckere*, *o. c.* ; *The fisherman's nautical almanack*, par OLSEN. Grimsby, 1903, p. 300 et s. Voir ci-dessus.

(2) *Id.*, p. 320 et s.

(2*bis*) *Id.*, p. 324 et s.

(3) *De grootvisschery op de Noordzee*, par HOOGENDIJCK. Haarlem. Tjenk Willink, 1883 ; *Nederlandsche visschers almanak*. Vlaardingen, Dorsman en Odé ; *Wetten en Beslcuten betreffende de Zeevisscherijen*, ED. JOORDENS. Zwolle, 1901 ; DE RYCKERE, *o. c.*, p 20.

(4) *Code de la pêche maritime*, par HAUTEFEUILLE ; PLOCQUE, *De la mer et de la navigation maritime*, p. 181 et s. 1870 ; DAVID, *o c.*

(5) Lois des 22 juillet 1851, 28 juillet 1860, 3 août 1874 et 31 juillet 1890.

(6) Décrets des 8 janvier 1851, 4 juillet 1853, 10 mai 1862, 1er février 1890, 17 juin 1865, 1er mai 1888.

(7) Cf. DUCROCQ, *Cours de droit administratif*, t. IV, p. 225.

(8) Cf. à ce sujet DE RYCKERE, *o. c.*, p. 14 et s.

nisation de la pêche est, en Belgique, à peu près nulle. A l'abrogation de l'ancienne réglementation, n'a succédé aucune réorganisation administrative. Les seuls efforts, timides, qu'on peut signaler dans ce domaine sont l'institution d'une *Commission de la pêche maritime :* Elle est attachée, à titre consultatif, au Ministère de l'industrie et du travail. Elle comprend dix membres et répond aux questions que lui pose le ministre sur les objets suivants : 1° l'industrie de la pêche maritime et les industries qui s'y rapportent ; 2° l'enseignement professionnel de la pêche ; 3° l'application des lois sociales dans ce domaine. Cette commission n'a guère témoigné jusqu'ores de son activité.

Il existe également des *Comités pour la conservation et le développement de la pêche.* Ils sont à trois pour les districts de Nieuport, Ostende et Blankenberghe. Ils sont indépendants et ne relèvent que du ministre. Ils ont pour but de renseigner le gouvernement sur les améliorations à apporter dans l'industrie de la pêche. Les présidents adressent au moins une fois par an au ministre du travail un rapport tant sur leurs travaux que sur la situation de la pêche. (Arrêté ministériel du 11 juin 1891.)

§ 4. — LA NAVIGATION DE PLAISANCE.

133. — De la navigation de plaisance. — Est navigation de plaisance, celle qui a pour objet un sport, c'est-à-dire, qui est instituée dans un but de récréation et d'exercice (1). Elle comprend la navigation maritime et la navigation intérieure, et s'exerce soit par des navires, soit par des bateaux, soit par des embarcations.

En Belgique, ce genre de navigation n'est pas spécialement réglementé. Les grands yachts sont rangés parmi les navires de mer, mais les prescriptions de la loi maritime ne leur sont applicables que par analogie, leur but n'étant pas lucratif. Ils doivent être munis d'une lettre de mer (2). Les bateaux de plaisance qui naviguent sur les eaux intérieures sont soumis aux règlements qui régissent tous les bateaux.

(1) Conf. n° 66.
(2) Conf. n° 48.

Les embarcations ne sont pas l'objet de prescriptions. Il existe des associations sportives dont les plus importantes sont le Yacht-Club d'Anvers et la Société Royale nautique Anversoise.

On ne trouve guère au sujet de leur régime juridique qu'une Convention du 10 mai 1855 avec les Pays-Bas, qui les assimile aux navires de guerre, en ce qui concerne le pilotage (1).

§ 5. — LES DROITS DE NAVIGATION.

134. — Nature juridique des droits de navigation. — Les droits de navigation apparaissent comme une des conséquences de la souveraineté de la nation et de l'existence du domaine public de l'Etat. Nous allons voir qu'on les divise en *impôts* et en *taxes*, et qu'elles diffèrent de nature au point de vue fiscal. Il ne faut cependant pas exagérer cette différence jusqu'à perdre de vue que quelle que soit l'analogie extérieure entre les taxes et les services rendus par l'industrie privée, ils s'opposent juridiquement en un point essentiel. Taxes ou impôts dépendent du domaine public qui est imprescriptible et inaliénable et ne connaît pas de droits acquis; en outre, ils ne dépendent que de l'Etat qui peut assurément en tolérer l'usage par les particuliers, mais en demeure le titulaire occulte et unique.

134*bis*. — Historique (2). — Les droits de navigation, tels qu'ils sont institués, dérivent de la loi du 30 floréal an X, qui remplaça par un *octroi de navigation* les anciens péages féodaux abolis par la loi du 15-28 mars 1790. Par arrêté du 17 janvier 1831, l'administration des

(1) GUILLAUME, p. 287.

(2) Consultez : MERLIN, *Répert.*, v^is^ *Péage, Navigation* ; LABYE, *Législation des travaux publics*; DUFOURNY, *Guide du batelier*, édition de 1893, PAND. B., v° (*Droits de Navigation*).

10

domaines et de l'enregistrement fut chargée de leur perception. Par des lois des 19 février 1860 et 1er juillet 1865, le gouvernement fut autorisé à uniformiser les règlements particuliers de chaque canal et rivière et notamment les tarifs de navigation. Il a commencé ce travail. Plusieurs arrêtés royaux, notamment ceux du 30 avril 1881 et du 1er mai 1889 ont été rendus.

135. — Nature fiscale des droits de navigation. — On divise les droits de navigation ou péages en ***impôts*** ou ***taxes***, selon qu'ils sont perçus par l'Etat en vertu de son pouvoir éminent ou qu'ils représentent le prix d'un service rendu. Dans quelle classe faut-il ranger les péages? En matière de navigation intérieure, ce sont incontestablement des impôts. Mais dans leur origine historique ce sont des taxes. Tel était le caractère des anciens droits féodaux. La loi du 30 floréal an X, avait conservé le souvenir de ces taxes quand elle disposait (art. 1 et 2), que ces recettes des droits de navigation étaient spécialement affectées au bassin dont ils provenaient. Nos lois du 19 février 1860 et 1er juillet 1865, ont fait disparaître cette spécialisation en les inscrivant au budget de l'Etat.

En matière maritime, c'est-à-dire dans la mer territoriale, dans l'Escaut de la tête aval de l'Ecluse de Gentbrugge jusqu'à la frontière hollandaise, dans les affluents à marée de l'Escaut, Durme, Rupel, Nèthe inférieure, Dyle inférieure et Senne, la navigation est affranchie de tout impôt. Cependant, l'Etat et les communes prélèvent également des péages. Mais ceux-ci rentrent, en général, dans la classe des ***taxes*** et correspondent à un service rendu.

La terminologie en cette matière est mal établie (1). On devrait réserver le mot ***taxes*** à la valeur de rémunération des services librement offerts et les opposer aux ***impôts*** qui, soit qu'ils représentent ou non un service, sont exigés par voie d'autorité, ce qui est le caractère distinctif de l'imposition, forme mercantile de la souveraineté. L'expression ***péages*** demeurerait générale.

136. — Différents droits de navigation. — Il faut donc distinguer ***la navigation maritime*** et ***la navigation intérieure***. Dans la première sont, en général, perçues des ***taxes***. Dans la seconde, des ***impôts***. Parmi ces derniers, on range les ***droits de navigation propre-***

(1) Voy., à cet égard, GIRON. *Droit administratif*, n° 522, II.

ment dits, qui sont perçus sur le voyage en descente ou en montée au fil de l'eau (1), et les *droits de bac* dus pour la traversée du cours d'eau (2). Ces derniers, bien que généralement concédés, sont des impôts et non des taxes. Les *droits de pontage* perçus lors du passage des bateaux sous les ponts n'existent plus guère.

Les *taxes maritimes* (3) se divisent en *taxes de port* et *taxes d'emplacement*. Parmi les premières, on relève les taxes de remorquage à l'intérieur des bassins, les droits de port ou de quai, les taxes de lestage et de délestage et d'éclairage. Parmi les secondes, les droits de dépôt ou de séjour. Ce qui les distingue, c'est que les premières sont dues par l'armement, les autres par les destinataires. Il faut y ajouter les *droits de police maritime* (4), les *droits de pilotage* (5), les *droits de douane* (6), les *droits de feux et fanaux* (7), et les droits relatifs à la *construction* (8) et à la *nationalisation* (9) des navires.

137. — Calcul et perception des droits de navigation. — Les droits de navigation proprement dits, c'est-à-dire en matière de navigation intérieure, se calculent d'après le poids de la cargaison et la distance parcourue, l'unité de poids étant 1,000 kilog. et l'unité de distance un kilomètre. Le taux en est fixé sur chaque voie navigable par un règlement particulier, avec un minimum de 20 centimes par droit. Nombreuses sont les matières exemptées (10).

La perception est assurée par l'administration de l'enregistrement et des domaines (11), composée de receveurs, receveurs-délégués, per-

(1) Pand. B., vº *Navigation (Droits de)*, nºs 26 et s.
(2) Id., vº *Bacs, bachots et bateaux de passage.*
(3) Id., vº *Navigation (Droits de)*, titre III, chap. Ier et II. *Etude des droits maritimes existant en Belgique et dans les pays limitrophes.* Brux., Hayez. 1892.
(4) Arrêté royal du 8 mars 1843; art. 1er de l'arrêté royal du 22 mars 1860; arrêté royal du 12 avril 1900. — Pand. B., vº *Commissaire maritime*, nº 1123.
(5) Convention entre la Hollande et la Belgique, 20 mai 1843. — Id., 12 mai 1863 et arrêté royal du 21 juillet 1863 et Convention du 19 septembre 1863. *Moniteur* du 27 novembre.
(6) Pand. B., vº *Douane*, nºs 396 à 498, 636 à 654.
(7) Par une loi du 12 juillet 1895, le gouvernement a été autorisé à exempter les navires de mer du droit de fanal, ce qui a eu lieu par arrêté royal du 11 janvier 1896.
(8) Jaugeage selon la méthode Moorsom. Loi 20 juin 1883. Arr. roy., 2 déc. 1897. — Les objets servant à la construction des navires ont été, à certains égards, administrativement dégrevés de taxes.
(9) Pand. B., vº *Lettre de mer (Disp. fisc.).*
(10) Pand. B., vº *Navigation (Droits de).*
(11) Arr. royal, 15 déc. 1890, art. 1er.

cepteurs-éclusiers et pontonniers. Ces agents sont assermentés. La loi du 6 mars 1818 et le règlement général de 1881 édictent des peines contre les contrevenants. Les délits relatifs aux droits de navigation sont de la compétence des tribunaux correctionnels. Ceux qui concernent la circulation sur la voirie d'eau sont de la compétence des tribunaux de police (1).

Quant à la navigation maritime, ce sont soit des taxes réglées par la Convention du 20 mai 1843, entre la Belgique et les Pays-Bas, pour la police maritime et les droits de pilotage (2), soit des taxes communales régies par des règlements locaux. Leur base est chaque fois réglée d'une façon particulière. Leur perception est assurée soit par des agents de l'Etat, soit par des agents locaux, sous la sanction correctionnelle pour la police maritime et les droits de pilotage (3), sous la sanction soit du tribunal de police, soit de l'arrêt du navire pour les règlements locaux.

138. — Renseignements complémentaires. — L'Etat ne perçoit plus de droits de navigation à raison de distances parcourues sur l'Escaut maritime et ses affluents à marée. Il n'y a plus en cette matière que des taxes nationales, mixtes ou locales (5).

I. *Taxes nationales :* 1° droits de police maritime (6); 2° droits de pilotage (7); 3° droits de douane (8); 4° droits d'entreposage (9) et usage des élévateurs (10); 5° droit de feux et fanaux (11).

Les droits de pilotage. — Les droits de pilotage varient suivant

(1) Voir PAND. B. ci-dessus.

(2) Règlement pour l'exécution de l'art. 9 du traité du 19 avril 1839 et du chapitre II, sect. Ire, du traité du 5 novembre 1842, *Pasin.*, 1843, n° 705.

(3) Idem, art. 60. Voir n° 138.

(4) Autriche : 27 décembre 1893 (*Ann. lég., étr.*, p. 232).

Hongrie : Conventions. Loi du 30 juin 1893. Primes (idem qu'en Autriche), 20 juin 1895 (*Ann. lég. étr.*, p. 330).

(5) PAND. B., v[is] *Escaut*; *Navigation (Droits de).*

(6) Art. 48 et s. de l'arr. royal du 8 mars 1843. PAND. B., v° *Commissaire maritime*; art. 1er de l'arr. royal du 22 mars 1860 ; arrêté royal du 12 avril 1900, art. 55, PAND B., v° *Navigation (Droits de)*, n° 247.

(7) Convention entre la Belgique et les Pays-Bas du 20 mai 1843 ; arrêté royal du 21 juillet 1863.

(8) Voir n° 131.

(9) Voy. PAND. B., v° *Douanes.*

(10) PAND. B., v° *Droits de navigation*, n° 262.

(11) PAND. B., v[is] *Feux et Fanaux* ; *Navigation (Droits de)*, n° 264.

que le navire est à voiles, à remorque, sous-vapeur. Ils sont dus suivant le tirant d'eau et d'après un tarif d'hiver ou d'été allant du 1er octobre au 1er avril et du 1er avril au 1er octobre. Des tarifs spéciaux règlent le cas de relâche forcée, de charriage des glaces, d'avaries ou de défaut de lestage du bâtiment. Le tarif de nuit est double du tarif de jour. Les navires affourchés en rade, en amont ou en aval des bassins et conduits du mouillage aux quais de l'Escaut, ou aux embouchures des bassins et les navires allant de l'embouchure des bassins ou de la rade dans un des bassins secs libres aux environs de la ville paye triple tarif (1).

II. *Les taxes et droits locaux* perçus par la ville d'Anvers, soit à son profit, soit à compte commun avec l'Etat, portent sur la perception des droits suivants :

1° *Remorquage à l'intérieur du port.* — Cinq tarifs différents sont appliqués d'après le trajet parcouru (2) pour les navires, et un tarif spécial pour les bateaux. Le service est public ;

2° *Remorquage de mer.* — Le service ici n'est pas officiel, mais privé. Trois sociétés anonymes l'assurent. Leurs tarifs sont variables. La ville ne perçoit donc rien ;

3° *Remorquage d'intérieur.* — Même situation. Une société anonyme existe spécialement pour cet objet ;

4° *Droits de port (Havenrecht).* — Les navires de mer payent, pour un séjour de moins de deux mois dans les bassins, 0,50 par tonne Moorsom de jauge nette par an. Au delà de ce terme, ils payent 6 centimes additionnels.

139. — Droit comparé. — *En France* on distingue les *droits de jauge* (3) et les *droits de port* (4). Ceux-ci sont dus soit à l'Etat à titre d'impôt, soit aux villes ou chambres de commerce à titre de taxes. Parmi les impôts de ce genre on compte les droits sanitaires (5), les droits de quai, variant suivant la jauge et les marchandises embarquées et débarquées (6). Quant aux taxes locales, elles correspondent

(1) Pand. B., v° *Navigation (Droits de)*, n° 252.
(2) Pand. B., v° *Navigation (Droits de)*, nos 281 et s.
(3) Pand. franç., v° *Marine marchande*, nos 292 et s.; v° *Francisation*, nos 120 et s.
(4) Id., v° *Douanes*, nos 2315 et s.
(5) Décret du 11 févr. 1893.
(6) Loi du 23 déc. 1897, Id., v° *Marine marchande*, n° 320 ; décret du 23 nov. 1899, Id., n° 329. Loi du 23 mars 1898, Id., n° 332.

en général à un service rendu et sont autorisées par décret (1). Il y a en outre des impôts généraux perçus suivant l'origine des marchandises, surtaxes d'entrepôt frappant les objets importés d'ailleurs que du pays de production, comme il y a des réductions pour les transports venant des colonies françaises dits transports en droiture.

Au point de vue des péages on distingue entre les impôts et les taxes. Les premiers sont perçus ou non selon que les ports jouissent de la franchise.

Les taxes correspondent à des services rendus.

A Hambourg ces services sont prestés par l'Etat, à Stettin par la commune, à Brême et à Altona, ils sont concédés à des entreprises privées sous contrôle communal (2).

En Argentine, les droits sont réglés par des lois et décrets de 1892, du 23 octobre 1894 et 1er janvier 1900 (3).

En Autriche-Hongrie, une loi du 27 février 1897 règle la perception des droits de port et de quai (4) sur le tonnage net des navires se livrant à des opérations commerciales.

Au Brésil, c'est une loi du 26 décembre 1900 qui règle ces questions fiscales (5).

En Chine, depuis le 1er avril 1899, un régime douanier uniforme règle les questions douanières et de navigation, tant pour le Yang-tsé Kiang que pour les ports côtiers (6).

Aux États-Unis les droits doivent être, préalablement à tout débarquement, payés sur une estimation brute des marchandises (7). Les bâtiments de plaisance sont favorisés par la loi du 5 février 1898, et le régime de faveur des navires allemands, datant du 26 janvier 1886, est supprimé depuis le 3 décembre 1896 (8).

Au Portugal, tous les bâtiments entrés dans les ports sont soumis au droit dit « de chargement » (9).

(1) La législation sur cette matière comporte les lois du 19 mars 1866, 30 janvier 1893, 19 mars 1895, 20 déc. 1900 et 7 avril 1902, Id., nos 338 et s.

(2) Schaps, *Das deutsche Seerecht*, p. 385 et s.

(3) *Ann. lég. étr.*, 1894, p. 1072, et *Rev. int. dr. m.*, 1899-1900, p. 575, et 1891-92, p. 384.

(4) Pand. franç., vo *Marine marchande*, nos 602 et s.

(5) Id., nos 622 et s.

(6) Id., nos 637 et s.

(7) Art. 2869 des *Rev. stat.* et loi du 21 juin 1894.

(8) Pand. franç., *Id.*, nos 659 et s.

(9) Loi du 16 septembre 1890, déclaration du 18 mai 1891, décret du 24 novembre 1892, *Id.*, nos 704 et s.

139*bis*. — Les ports belges. — 1. *Le port d'Anvers* (1). — Le port d'Anvers est dirigé et géré par le Conseil communal d'Anvers, agissant par son bourgmestre ou par son collège, institué en commission administrative sous la sanction de la députation permanente ou du Roi. La police de la rade, le balisage, le service des phares, les chemins de fer à quai, la douane, dépendent de l'Etat.

Cette regrettable division des autorités a été quelque peu atténuée par la création d'une commission consultative spéciale et mixte composée de fonctionnaires des deux pouvoirs. Le directeur du service de l'exploitation des chemins de fer du groupe d'Anvers, le chef de service des gares commerciales, l'ingénieur en chef du service local des voies et travaux du chemin de fer, le directeur du pilotage chargé de la police maritime de la rade et de l'Escaut, l'inspecteur des douanes, l'ingénieur en chef de la ville, le capitaine commandant du port, la composent sous la présidence de l'échevin du commerce et à son défaut de celui des travaux publics (2).

Les établissements du port appartiennent les uns à la ville, les autres à l'Etat, mais la ville a la gestion des uns comme des autres, sous réserve de l'approbation de ses tarifs par le gouvernement (3). Les recettes sont partagées entre eux suivant des conventions spéciales.

Les navires qui restent en rade ou à quai et les navires de ligne régulière admis aux bassins paient, s'ils chargent ou déchargent, 0,30 par tonne pour les dix premiers voyages, 0,20 pour les dix suivants, 0,14 pour les autres, le total des voyages devant avoir lieu dans les 12 mois de la première arrivée.

Les navires qui ne chargent ou ne déchargent en rade, ou ceux qui allègent pour remonter l'Escaut avec leurs allèges, ne paient aucun droit.

Les bateaux d'intérieur, y compris les voiliers et les steamers et remorqueurs, ont un tarif spécial (4).

Le chargement et le déchargement de navires, le temps d'occupa-

(1) *Notice sur le port d'Anvers*, Brux., Guyot, 1898.

Etude des droits maritimes existant en Belgique et dans les pays limitrophes, Hayez, Brux., 1892.

Dufourny, *Guide du batelier*.

Tarif-règlement pour la perception des droits de quai et de bassin à Ostende, Van Groefschepe, Ost., 1898.

(2) Pand. B., v° *Droits de navigation*, nos 271 et s.

(3) Voir *Moniteur* du 18 avril 1874.

(4) Pand. B., v° *Navigation* (*Droits de*), nos 300 et s.

tion du quai ou des abords du fleuve et des bassins court du lendemain de l'amarrage et est déterminé par des tableaux spéciaux. En cas de retard, le capitaine doit une pénalité à la ville. Les marchandises débarquées ou à embarquer peuvent séjourner sur les quais pendant cinq jours ouvrables à date du lendemain du dépôt; les dernières ont un jour de grâce.

Il y a des règles et des droits spéciaux pour l'embarquement des rails et poutrelles et le débarquement des bois. Les marchandises sont groupées à quai par marque, connaissement et destinataire, sinon les taxes sont dues jusqu'à assortiment par celui qui a opéré la mise à quai.

Le droit de séjour est dû par le déposant ou à son défaut le déclarant en douane et le consignataire de la marchandise, avant son enlèvement et sur comptes dressés par le capitaine du port, au bureau du receveur des droits de navigation.

Les quais sont munis d'engins de levage fixes et mobiles, susceptibles de location suivant tarif qui varie selon qu'il s'agit de grues hydrauliques fixes ou mobiles ou de grues fixes à bras.

Le lestage et le délestage des navires se fait soit par des bateaux de la ville suivant tarif spécial, soit par des lesteurs libres, soit enfin sans bateaux lesteurs, par transbordement. Dans ces derniers cas, la ville perçoit une taxe sans cependant rendre de service.

Du chef d'éclairage des quais, permettant le travail de nuit, la ville perçoit un droit, de même que pour l'usage des entrepôts publics et des cales sèches.

2. *Le port de Gand.* — La ville de Gand perçoit des droits de quai analogues à ceux d'Anvers. Les droits de pilotage sont réglés de la même façon pour le trajet de la mer à Flessingue et de Flessingue à Terneuzen. De Terneuzen à Gand le pilotage est facultatif. Il y a des tarifs de remorque, de halage et d'expertise nautique (1).

3. *Les ports d'Ostende et Nieuport.* — La ville d'Ostende perçoit des droits de quai et de bassin, l'Etat en perçoit de son côté pour l'avant-port et le touage de l'avant-port dans les bassins. La ville et l'Etat louent chacun une grue aux navires.

A Nieuport il y a des droits analogues de bassin et de séjour. Les comptes des droits sont dressés par l'agent du pilotage et sont dus

(1) PAND. B., v° *Navigation (Droits de)*, n° 319*bis*.

solidairement par les consignataires, les courtiers et les propriétaires. Les bateaux et marchandises peuvent être retenus en payement des droits.

140. — Les ports étrangers. — *En France* (1), les ports maritimes, sauf les ports militaires rattachés à la marine, dépendent des travaux publics.

En Allemagne, la situation n'est pas réglée d'une manière uniforme.

Ports francs. — Les ports francs jouissent du bénéfice de l'exterritorialité douanière, la portion de territoire qui est franche y est considérée comme domaine étranger. La douane se borne à en surveiller les clôtures-frontières. La liberté commerciale la plus absolue règne dans l'enceinte fiscalement dénationalisée.

En Allemagne, Hambourg, Brême, Lübeck, Stettin et Neufahrwasser ont des ports francs.

En Danemark, depuis 1895, Copenhague a le sien. Citons également comme jouissant de la franchise : Gibraltar, Malte, Singapour, Kola, Hong-Kong, Kea-Tchéou, Talien-Wau, Gênes. On en projette à Anvers, Stockholm, Marseille.

140*bis*. — Les primes à la navigation et subventions. — Les encouragements de l'Etat, son intervention financière dans la marine prend diverses formes. Tantôt, comme en France et en Russie, ce sont des ***subventions*** accordées à certaines compagnies, moyennant des tarifs de faveur pour les transports d'Etat. Tantôt les subsides correspondent à un service rendu, généralement le transport des postes.

En France, les subventions rentrent dans la première classe, sont forfaitaires et annuelles, ou sont calculées par lieue marine, sur un parcours convenu d'avance. En Allemagne, les subventions sont, en principe, de la deuxième espèce. En Angleterre, aux Etats-Unis, la règle est que les subventions varient suivant le poids des sacs de dépêches transportés (2). La Belgique subventionne certaines lignes postales.

(1) Cf. Fuzier Herman, v° *Port maritime.* — Ruben de Couder, *id.*

(2) Musnier, *Les régimes de protection et d'encouragement accordés à la marine marchande.* Congrès international de la marine marchande de 1900, p. 91 et s. Loi du 3 mars 1891 aux Etats Unis, Pand. franç., v° *Marine marchande,* n° 649.

A côté des subventions il y a les *primes*. Elles sont de deux espèces, les primes à la construction et à la navigation. Nous n'avons pour le moment à nous occuper que des dernières.

En France (1), elles sont régies par la loi du 7 avril 1902, qui accorde aux armateurs français une allocation qui, suivant les cas, prend le nom de « prime à la navigation » ou « compensation d'armement ». La prime à la navigation est accordée à tout navire de mer construit en France, de moins de 12 ans, jaugeant plus de 100 tonneaux bruts et naviguant au long cours ou au cabotage international, sous pavillon français. Cette prime est fixée par mille milles parcourus et par tonneau de jauge brute totale, avec décroissance annuelle.

La compensation d'armement est attribuée à tout vapeur de mer de construction étrangère, en fer ou en acier, armé sous pavillon français pour le long cours ou le cabotage international et appartenant à des Français. Elle a pour but, en réduisant par une ristourne à l'armateur une partie de ses frais d'armement, de lui permettre de lutter avec avantage contre ses concurrents sans diminuer les dépenses que la législation lui impose.

En Autriche-Hongrie, la loi du 27 décembre 1893 accorde aux vapeurs et voiliers autrichiens au long cours ou au cabotage, de moins de 15 ans, une prime à l'armement et une prime à la navigation décroissante (2).

En Italie, la loi de 1896 a continué le système inauguré par les lois du 14 juillet 1866, du 19 avril 1872 et du 6 décembre 1885. Les vapeurs de moins de 15 ans, les voiliers de moins de 21 ans, la touchent. Une loi de 1901 a réduit les primes (3).

Au Japon, une loi du 1er octobre 1896 accorde des primes à la navigation et des primes à la construction. Une loi de 1899 a réduit de moitié le taux de ces primes pour les navires de construction étrangère (4).

Au Portugal, une loi du 15 septembre 1890 accorde des primes à la navigation de cabotage et de long cours, suivant le tonnage et la distance parcourue (5).

(1) PAND. FRANÇ., v° *Marine marchande*, n° 144.
(2) PAND. FRANÇ., v° *Marine marchande*, nos 591 et s.
(3) ID., n° 683.
(4) ID., n° 690.
(5) *Ann. lég. étr.*, 1890, p. 461.

En Russie, le gouvernement, par décret du 10 octobre 1821, avait fait des prêts aux armateurs pour la construction. Ce système fut abandonné à partir de 1886. Jusqu'au 1er janvier 1910 les droits de transit par le canal de Suez sont remboursés aux navires russes à destination de l'extrême Orient.

§ 6. — L'ORGANISATION DE LA MARINE

141. — Services généraux. — *Ancien droit belgique.* — L'administration de la marine dépendait du prince, comte de Flandre ou duc de Brabant, qui la déléguait à des baillis locaux. La poussée nationale amena, sous les ducs de Bourgogne, l'organisation d'une marine nationale, spécialement d'une marine de guerre, et par conséquent d'une Amirauté.

Cette institution, qui existait en France et en Angleterre depuis longtemps (1), fut définitivement instituée à titre de corps administratif et judiciaire, dans les Pays-Bas, par Maximilien, le 8 janvier 1487. Nous en donnons en note le préambule (2). L'amiral, outre ses fonc-

(1) Cf Sir Travers Twiss. *Black book of the admiralty.* — Defacqz, *Ancien droit belgique*, p. 93 et s. Ordonnance de Bruges.

(2) *Ordonnantie op de Admiraliteyt der Nederlanden, gearresteert by Maximiliaen, Roomsch koningh, en sijn Soon Philips, Eertz-Hertogh van Oostenrijck, tot Brugge den achtsten Januarii veertien honder seve en tachtigh : Met een vidimus der Magistraet van Antwerpen, in date den derden Maert 1492.* Groot placaetboeck, vierde deel, p. 1208.

Maximilian, par la grace de Dieu, roy des Romains, tousjours auguste, et Philippe, par la mesme grace, archiduc d'Austrice, duc de Bourgoigne, de Lothier, de Brabant, de Limbourg, et Luxembourg, et de Gueldres, comte de Flandres, de Thirol, d'Artois, de Bourgoigne, Palatin de Hainau, de Hollande, de Zelande, de Namur, et de Zutphen, marquis du S. Empire, Seigneur de Frise, de Salms et de Malines : A tous ceux qui ces presentes Lettres verront, Salut : Comme il soit venu a notre cognoissance, que soubs umbre des guerres et divisions, qui parcidevant ont esté, et sont encores regnans en nos pais de par deca, aucuns de leur authorité privée se sont ingérés, et ingerent encores journellement de mestre sus, et armer navires par mer, desquelles ont esté, et sont journellement faictes plusieurs emprinses, pilleries, roberies et aultres dommages et griefs innumerables, aussi bien à la charge et dommage de nos propres subjects et de ceux de nos alliés et bien vueillans, comme d'aultres, qui sur Lettres de seureté, et sauf conduict de nostre Admiral, hantent, et frequentent marchandement nosdits pays par ladite Mer,

tions militaires, eut, dès lors, juridiction, connaissance et jugement par lui ou ses lieutenants généraux ou particuliers, séant dans les ports de mer, de tous crimes, délits ou excès commis par la mer et grèves d'icelle et des contrats qui se feraient pour et à cause des fraitages des navires et des gages des mariniers. Ils devaient se régler selon les coutumes et usages des lieux où les cas adviendraient et ès cas qui ne se pourraient décider par coutume, selon la disposition du droit commun écrit.

Cette ordonnance fut confirmée par l'ordonnance de Namur, le 27 décembre 1540, avec cette restriction que la compétence amirale ne concernait plus que les affaires criminelles et les prises.

Les instructions de février 1586 au Conseil de l'amirauté de Hollande sont également intéressantes à rappeler (1).

et que plusieurs abus, exces, delicts, crimes enormes, et malefices, se commettent par ceux qui hantent et frequentent la mer, sans ce que d'iceulx aucune punition ou correction en soit faicte. Qui n'est pas seulement a la foule, lesion, et contemtement de nostre Hauteur et Seigneurie, mais aussi au detriment et dommage irreparable de la Marchandise, laquelle est le principal fundament, et entretenement de la chose publique de nosdits Pays et Seigneuries, et singulièrement de nos Pays de Flandres, de Hollande, Zelande, Frise, et aultres seans sur ladite Mer, et ausquels ne peut advenir bien, proufit, ni utilité aucune, si non par le faict et moyen d'icelle Mer. A quoy voulans pourveoir, scavoir faisons, que nous ces choses considerées, et ayans regard aux grandes clameurs, complainctes et doleances, tant de la part de nosdicts subjects, comme de nosdits Aliés et autres ainsi endommagés, au moyen que dict est, desirans, comme raison est, le bien, entretenement et augmentations de nosdits Pays, et preserver nosdits subjects, et aultres frequentant en iceulx, de toutes foules, oppressions et dommages, mesmement aussi, afin de la conservation de nos Droicts, Haulteur, Seigneurie et Preéminence, consideré qu'il n'est licite et permis a nul de prendre les armes, sans nostre congie, licence et ordonnance et permission et afin de mettre ordre sur la conduicte des affaires de ladite Mer, et les regler en justice, de laquelle exercer, regir et administrer, nostre Admiral a la charge, administration et gouvernement, au nom de nous, avons par advis et deliberation d'iceulx de nostre grand Conseil, des gens de nos finances, et de plusieurs aultres nobles, nos Capitaines, chiefs de Guerre, et aultres notables Personages, eulx cognoissans en telles matieres, faict, ordonné et déclairé, faisons, ordonnons et declairons par la teneur de ces presentes, les Ordonnances, Edicts et Declarations, qui s'ensuivent.

. . . .

(1) *Instructie, waer na de Gecommitteerde Raeden van de Admiraliteit in Holland hen sullen hebben te reguleren, in date den negentienden Februarii 1586.* — Groot placaet-boek, Vierde deel, p. 1227.

XXI. — De voorsz Gecommitteerden sullen hebben die judicature en kennisse van alle questien ende geschillen, die daer rijsen sullen ter oorsaecke van de frauden, gepleeght in de Convoyen en de Licenten.

Enfin, le 2 août 1590, à Bruxelles, Philippe II amenda l'ordonnance de 1540 (1) (voir note p. 162).

XXII. — Sullen oock bij arreste wijsen, en de uijtterste kennis, judicature en decisie hebben en nemen vanden processen, questien en geschillen, die sullen mogen rijsen uijt saecke van Zee-driften; buijten en prinsen, toemaecken van de Schepen van Oorloge, schulden van Capiteynen ende Scheeps-volcke, terwijlen die in dienste vander Admiraliteijt zijn gemaeckt gevallen, Zee-roveriyen, abuijsen, misbruijcken, crimen, delicten, op de Stroomen, Rivieren en Wateren voorsz, ofte den Ouveren van dien geperpetreert en bedreven, ende generalijcken van alle saecken, 't stuck van der Admiraliteijt aengaende, of daer onder resorterende, met den aenhangh engevolge van dien.

XXIII. — Sullen alle Mandamenten, Provisien, Appoinctementen, Sententien en Ordonnantien, by den voorsz Admirael en Gecommitteerden, ter saecken van den Admiraliteyt verleent, gegeven, gemaeckt, geslooten en gearresteert, volkomen effect sorterende, en realijck of met' er daet ter executie gesteldt werden, na heure forme en innehouden, by den Deurwaerder of Exploictiers daer toete committeren, sonder dat hem yemant daer van sal mogen beroepen of beklagen van eenige andere Rechters of Overigheden, 't zy by appel, reformatie of andersins, behoudelijk nochtans, dat in civile saecken, revisie of propositie van erreur aenden Staten van Hollandt sal mogen werden versocht, die als dan eenige tot de revisie beneffens den anderen sullen committeren.

XXIV. — Ende ten eynde de rechten, hooghcydt ende heerlijckheydt vande voorsz Admiraliteyt, soo in de boeten, als om te doen straffen de misbruyken, te beter beschut, bewaert, en alles met bequamer ordre, ten meesten dienste van den Lande magh geschieden, sullen die voorsz Admiraliteit, en de Gecommitteerde Raeden ter Admiralité mogen stellen een Advocaet Fiscael, die gehouden sal zijn over al te beschutten en voorderen alle de saecken, roerende de rechten, hoogheydt en heerlijckheyt van de voorschreve Admiraliteyt, en daer die selfde eenigh interest of actie souden mogen hebben.

XXVI. — Edelen Gedeputeerden van de Steden, niet wetende van 't voorsz Collegie, hebbende eenige saecken te proponeren van wegen heurluyder Collegien of Steden, sullen altijds acces hebben in 't voorsz Collegie, omme heurluyder last en bevel te proponeeren, en daer op Resolutie te versoecken.

XXIX. — Inden Collegie van der Admiraliteyt sullen wesen boven den Admirael. ses uyt den Steden van Holland, te committeren voor een jaer.

Instruction à laquelle se conformeront les Conseillers de l'Amirauté de Hollande, en date du 19 février 1586. — Groot Placaet Boeck, 4e partie, p. 1227.

XXI. — Les conseillers commis ci dessus auront le droit de judicature et la connaissance de toutes les questions et différents qui pourront s'élever en matiere de fraudes constatées en matiere de Convois et Licences.

XXII. — Jugerons egalement par arret en dernier ressort, et auront et prendront judicature et décision des proces, questions et différents, qui pourront s'élever en matiere d'épaves, prises, et butin construction de navires de guerre, dettes des capitaines et gens d'équipage qui auront été contractées pendant qu'ils sont au service de l'amirauté, piraterie, abus, crimes, délits, commis et perpétrés sur les fleuves,

Il adjoignit aux lieutenants des officiers particuliers (2) pour constituer des tribunaux fixes et permanents statutant sur les délits maritimes, les prises, les contestations relatives à l'équipement des navires, et rendre bonne et prompte justice aux gens de mer de toute nation, trois jours par semaine (3). Pour les procès où intervenaient des étrangers, citation pouvait être donnée de jour à jour ou d'heure en heure. Les coutumes et usages de l'amirauté et à défaut le droit commun écrit, faisaient règle.

Mais la sécession des Pays-Bas du Nord amena en 1624 un nouvel édit (4). Les tribunaux maritimes se réduisirent à celui de Berg-Saint-

rivieres et eaux ci dessus ou à leur embouchure, et en général de toutes les affaires qui ressortissent de l'amirauté ou la concernent, avec la suite qu'elles comportent.

XXIII. — Tous les mandements, provisions, appointements, sentences et ordonnances de la compétence de l'amirauté qui auront été accordés, donnés, faits, conclus et arretés par le ci dessus amiral et les conseillers commis auront leur plein effet et seront mis a exécution réellement et par le fait, en leur forme et contenu par l'huissier à ce commis, sans que personne pourra se pourvoir en appel ou se plaindre à tout autre juge ou autorité soit par appel, reforme ou autrement sous cette reserve cependant que dans les affaires civiles la revision ou la proposition d'erreur pourra etre demandée aux Etats de Hollande qui seront seuls compétents en revision à l'exclusion de toutes autres autorités.

XXIV. — Afin de mieux proteger et conserver les droits, puissance et souveraineté de la susdite amirauté, pour requérir la condamnation à l'amende ou faire punir les délits et afin que tout ce passe dans un ordre meilleur pour le plus grand service du pays, l'amirauté ci dessus et les conseillers commis nommeront un avocat fiscal qui assurera dans toutes les affaires la protection des droits, puissance et souveraineté de la sus dite amirauté et tout interet ou action que celle ci pourra avoir dans ces affaires.

XXVI. — Les nobles députés aux Etats qui ne seront pas membres du susdit college et qui auront quelqu'affaire a proposer concernant leurs college ou Etats auront toujours accès dans le college susdit pour y proposer leur opinion et réclamer une resolution sur celle ci.

XXIX. — Le college de l'amirauté comprendra outre l'amiral si membres des Etats de Hollande a nommer pour un an.

(1) Ordonnantie, etc., *Op t'stuck van de Admiraliteyt* inde Landen van herwaerts-ouere. Ghegeven Bruessel, den tweeden van Augusto M. D. t'Neghentich: Van de Rechten, aucthoriteyt, preeminentien ende Jurisdictien vanden Admirael. — Vande toerustynghe ende reedynghe vande Schepen van Oorloghe, ende asvaren vande zelue. — Vande Prynsen ende Buten ghedaen ter Zee. Indicatuere ende berechtynghe van diere. — Vande Saulfconduyten, gheleyden ende Pasporten.

(2) Art. 3.

(3) Art. 5.

(4) Édit de Bruxelles du 5 janvier 1624. *Placcaertboek van Vlaenderen*, II, p. 367.

Winocx, qui, en 1658, fut transféré à Ostende. La décadence maritime du pays anéantit presque entièrement l'activité de cette juridiction. Il en est encore question parfois, entre autres, dans le décret du 12 octobre 1796, dans l'acte d'octroi de la Compagnie d'Ostende de 1722, dans le décret du 8 février 1745.

Ces décisions étaient soumises à l'appel. Au début l'appel avait lieu hiérarchiquement des lieutenants à l'amiral et de l'amiral au prince. Sous Charles-Quint le Grand Conseil de Malines en fut investi : Philippe II donna le choix entre cette Cour et le Conseil privé. Au XVII[e] siècle, un *Conseil suprême de l'Amirauté* fut établi à Bruxelles, mais un peu plus tard, avec la décadence définitive, en 1695, elles furent confiées à la principale chambre du Conseil de Flandre contre les arrêts de laquelle il n'y avait plus de revision possible (2).

Organisation actuelle. — Aucune unité ne règne dans l'administration de la marine belge. Elle est disséminée dans cinq ministères.

Au ministère des chemins de fer se rattache le service des paquebots de l'Etat, le pilotage, le génie maritime qui dirige l'outillage naval, la surveillance des pêcheries, le service de la marine marchande et des commissariats maritimes, la caisse de prévoyance des marins du commerce, le service de l'instruction maritime, le service des subsides postaux, le bureau des recettes et des dépenses.

Au ministère des finances ressort la délivrance des lettres de mer et des certificats de jauge, et la vente des épaves.

Le département des travaux publics, administration des ponts et chaussées, régit le littoral, les ports, les phares, balises, etc., et le service d'hydrographie (3).

Au ministère des affaires étrangères se rattachent les relations entre capitaines et consuls et d'après un projet de loi récent sur les lettres de mer leur délivrance lui est renvoyée.

Au ministère de l'industrie et du travail revient la pêche maritime.

Le ministère de la guerre est chargé de la destruction des épaves.

Des vœux nombreux ont été adressés au parlement pour obtenir la cessation de cet état de choses et la création d'un ministère du commerce et de la marine. Ils n'ont pas encore été suivis d'effet.

(1) Édit de Bruxelles du 5 janvier 1624. *Placcaertboeck van Vlaenderen*, VI, p. 689, 713, 719 ; VIII, p. 110.

(2) *Placc. Vl.*, VI, 712.

(3) Cf. n° 125.

142. — Services locaux. — *Ancien droit.* — Les comtes de Flandre et les ducs de Brabant, marquis d'Anvers, avaient des baillis, les *baillis de l'eaue*, chargés de la police fiscale des navires et investis de juridiction concurremment avec les échevins des ports (1). Les agents du pouvoir princier, appelés plus tard *officiers visitateurs* et *contrerolleurs*, relevant notamment de l'amiral du roi, se maintinrent à travers la décadence commerciale et maritime jusqu'au régime français qui organisa à Anvers, comme dans tous les ports de l'empire, une *commission aux inscriptions maritimes* qui veillait à la conscription des matelots suivant le système militaire de la marine française et inspectait en même temps les navires.

La marine militaire cessa d'exister en 1814 et par tolérance un fonctionnaire continua les autres services, spécialement la revue des équipages. Le 2 février 1816 cet état de choses prit fin. Le roi Guillaume institua des *bailliages maritimes*, avec des fonctionnaires royaux payés par les municipalités.

Le 13 juin 1838 la Belgique adopta cette institution (2) qui fut définitivement réglementée le 27 septembre 1842 et le 8 mars 1843 (3). Les baillis devinrent des *commissaires maritimes*.

Attributions et nombre des commissariats maritimes. — La loi du 27 septembre 1842 et l'arrêté royal du 8 mars 1843 remplacent les anciens baillis maritimes par des commissaires.

La police maritime, dit l'article 2, sera exercée dans les villes d'Anvers, Ostende, Gand, Bruges, Bruxelles, Louvain et Nieuport, par des fonctionnaires portant le titre de commissaires maritimes, ayant sous leurs ordres un certain nombre d'agents spéciaux.

Les attributions de ces fonctionnaires portent sur tous les actes de la vie maritime qui touchent à l'ordre et à l'intérêt public, notamment les enrôlements de gens de mer de la formation du rôle d'équipage au licenciement.

Tout capitaine, qui veut engager des matelots dans un port belge, doit obtenir l'autorisation du commissaire maritime. Si le navire est belge, le commissaire maritime lui remet le rôle d'équipage ; s'il est étranger, l'acte d'enrôlement, après les avoir contrôlés, notamment au point de vue des lois pénales ou de milice ou de la désertion d'autres

(1) Voy. *Coutumes de Flandre*. Introduction à la Coutume de Mude par Gilliodts Van Severen.

(2) Cloquet, *Lois maritimes et commerciales*, p. 29 et s.

(3) Beltjens, nos 29 et s.

navires. Il veille à ce que les conditions d'engagement soient lues aux marins dans une langue qui leur est familière. Le rôle indique les voyages et leur durée. Il est valable pour un an, sauf le long cours (art. 9 et s.).

La formule d'usage porte que les différends entre le capitaine et l'équipage ne se liquident judiciairement qu'après le retour du navire; que le décret du 5 germinal an XII (26 mars 1804) règle les frais de conduite et de rapatriement; que le capitaine n'est pas tenu de faire des avances sur les gages; au retour, le capitaine dépose son rôle au commissariat et déclare les mutations survenues. Le commissaire intervient enfin au licenciement.

Il délivre des certificats à tout navire national et étranger établissant l'état de l'équipage à l'arrivée au port, pour éviter des désertions et reçoit les déclarations des capitaines qui perdraient des hommes pendant leur séjour à terre (art. 18 et s.).

Quand un navire étranger entre dans le port, le capitaine est tenu de faire vérifier par le commissaire maritime son rôle d'armement. Celui-ci lui donne un congé à la sortie (art. 24).

Les biens et effets délaissés par des marins étrangers décédés, disparus ou absents, doivent lui être remis pour être délivrés au consul de leur nationalité quand, par traité, celui-ci peut donner décharge.

(Arr. roy. du 10 févr. 1887 et déclaration du 31 mai 1887 entre la Belgique et la France.)

Il est tenu de prêter main-forte aux capitaines qui requièrent son ministère pour remettre bon ordre à bord et rechercher les crimes, délits et contraventions commis à bord des navires, sauf à s'en référer au procureur du Roi au cas où le navire étranger lui refuserait l'entrée et exerce les pouvoirs d'un commissaire de police (art. 34 et s.).

Il a le droit de requérir la force publique (art. 46).

Les commissaires maritimes ont également la surveillance de la pêche et font partie de la Commission d'expertise pour le transport des émigrants (1).

143. — Police des ports et du littoral. — Le centre des dispositions sur la matière est l'article 538 du Code civil. Les ports sont des dépendances du domaine public, comme les fleuves et rivières navigables et flottables, les lais et relais de la mer, les havres et les

(1) Art. 4 de l'arrêté royal du 29 avril 1890, Beltjens, n° 58.

rades (1). *Flumina pene omnia et portus publica sunt*, disait le Digeste (2). On entend par port, dans son sens général, tout lieu propice à recevoir régulièrement des navires et à les abriter contre les dangers de la mer. On entend par *havre* un port qui ne peut recevoir que des bâtiments d'un tonnage moyen, et par *rade*, l'endroit où le navire mouille avant d'entrer dans le port. On distingue parfois la *rade* de l'*avant-port*, la rade est alors un mouillage qui, lorsqu'il est protégé contre les dangers de la mer, l'est par la nature même, tandis que l'avant-port est un mouillage artificiellement assuré. On appelle aussi *rades* les mouillages maritimes et *avant-ports* les mouillages fluviaux.

En tant que portions du domaine public, les ports sont directement dépendants de l'Etat souverain. Celui-ci peut concéder, non la disposition, mais la tolérance dans l'exercice de certains de ses droits. Ainsi a-t-il agi en ce qui concerne l'administration des ports d'Anvers, d'Ostende, de Nieuport, en la remettant pour partie, soit aux municipalités, soit à la province.

Quant aux droits de police, ils appartiennent à l'Etat, dit la jurisprudence, en tant que souverain de son domaine et à la commune en tant qu'elle a la police des rues et des quais (3). En principe, cette solution est fausse. De même que les berges des rivières navigables font partie du cours d'eau et sont des accessoires du domaine public, de même les murs, quais, écluses, biefs, digues, bassins, ponts, gares, etc., des ports et rades dépendent de l'Etat, et de lui seul. Il en est spécialement ainsi dans les fleuves à marée où le flux extrême du solstice détermine ce qui est du domaine public. Contrairement à cette thèse, il a été jugé que les quais dépendent du domaine public communal (4) et que la commune y a donc un droit de police.

L'expression « domaine public communal » n'a juridiquement aucun sens. Il n'y a qu'un domaine public, celui de l'Etat. Il n'y a pas de domaine public communal ou provincial, parce qu'il n'y a

(1) Art. 538, C. civ. Ducrocq, *Droit administratif*, IV, p. 235.

(2) Digeste, L. 4, § 1er, *De div. rerum*; — De Récy, *Traité du domaine public*, I, p. 226 et s.

(3) Cass., 30 mars 1868, *Pas.*, 1868, I, 293. — Seresia, *Du droit de police des conseils communaux*, n° 38. — Cass., 10 juillet 1884, *Pas.*, 1884, I, 269. — *Contra*: De Récy, *o. c.*, I, n° 276.

(4) Anvers, 18 janv. 1872, *Pas.*, 1873, III, 130; — Brux., 10 juin 1872, *id.*, 1872, II, 261.

pas de souverainetés locales. Ce principe est absolu en Belgique (1).

Quant à la police des quais maritimes, on ne comprend pas qu'en principe on ait pu la déclarer police communale. En effet, le territoire communal expire là où le domaine public commence, et une commune ne peut exercer de police en dehors de son territoire (2). L'Etat ne pourrait en faire abandon même par une loi. Il s'ensuit que si la commune exerce ces droits, c'est une pure tolérance de la part de l'Etat. La loi de 1790, qui donne aux communes la police des rues et quais, a évidemment déterminé la jurisprudence, mais il faut avouer qu'elle ne tranche pas la question. Ce que l'Etat a laissé à la commune par tolérance, il pourrait parfaitement le reprendre ou le concéder à une autre autorité, fût-ce par un simple arrêté, la loi de 1790 étant en contradiction sur ce point avec les principes qui délimitent constitutionnellement le pouvoir communal dans notre pays (3) et avec l'article 538 du Code civil qui lui est postérieur et n'a donc pu être modifié par elle. Sous réserve des observations qui précèdent, la police des ports et du littoral est réglée comme suit : Indépendamment des droits de police ci-dessus conférés aux commissaires maritimes, la police de la rade d'Anvers incombe à l'administration du pilotage, en vertu d'un arrêté royal du 12 juin 1861 (4). Un arrêté du 14 août 1890 modifie sa compétence et la partage avec l'administration des ponts et chaussées, de la manière suivante (5) :

La police des affluents de l'Escaut maritime régis par l'Etat et de la partie de ce fleuve située en amont de la limite séparative des communes d'Hoboken et d'Anvers est dévolue au service des ponts et chaussées.

La police de la partie de l'Escaut située en aval de la limite d'Hoboken et d'Anvers est exercée par le service du pilotage et par celui des ponts et chaussées. Le service du pilotage a dans ses attributions la police de la navigation comprenant notamment le mouillage, le déplacement, l'accostage en tant que la libre circulation soit en cause. Le service des ponts et chaussées est chargé d'assurer l'exécution des dispositions qui ont pour objet la conservation de la

(1) *Contra* : LAURENT, VI, nos 63 et s., qui ne s'appuie que sur la législation française de 1836, qui est sans effet en Belgique. — Cf. GIRON, *Droit administratif*, t. Ier, nos 332 et 333*bis*.

(2) Cf. GIRON, n° 130.

(3) ID., n° 130.

(4) BELTJENS, n° 6.

(5) ID., n° 7.

voie navigable et de ses dépendances, y compris celles qui sont applicables aux navires et bâtiments coulés bas.

A signaler également un arrêté royal du 6 juin 1885 relatif au mouillage (1).

En vertu de la jurisprudence que nous avons rapportée ci-dessus, ces règlements doivent se combiner avec les règlements de police de la ville d'Anvers (2).

La police du littoral belge et de ses ports est réglée par un arrêté royal du 13 janvier 1894, abrogeant ceux des 21 mars 1874, 17 juillet 1877 et 11 juin 1883 (3). Un arrêté du 29 novembre 1896 le complète (4). Elle est confiée aux agents des ponts et chaussées, de la police maritime et du pilotage, à la gendarmerie et à la police des communes riveraines (art. 27).

La police sanitaire est exercée par des commissions sanitaires (5). Le service du transport des émigrants est soumis à une surveillance spéciale confiée à quatre autorités concurrentes (6).

Il est à peine besoin de faire remarquer combien cette dispersion de l'autorité en différents services est préjudiciable à son efficacité. Toutes les fonctions de police maritime ne devraient dépendre que d'une seule classe de fonctionnaires : les commissaires ou baillis, rattachés directement à une administration centrale (7).

144. — Le pilotage, le remorquage, le balisage et l'éclairage.

Le pilotage est organisé par la loi du 1er juin 1839 et régi par les traités du 19 avril 1839 et du 5 novembre 1842, ainsi que par les règlements internationaux du 20 mai 1843 et du 15 juillet 1863 et par des arrêtés royaux du 3 décembre 1862, 17 juillet 1884 sur la remorque à Ostende, 19 juillet 1892 et un règlement communal d'Anvers pour la remorque dans les bassins.

Le pilotage est obligatoire pour les capitaines sous peine de répondre des conséquences de leur refus de laisser monter le pilote à bord. Ils sont tenus au paiement des droits de pilotage dans tous les cas (art. 35).

(1) Beltjens, n° 8.
(2) Les règlements ne sont pas codifiés.
(3) Beltjens, n° 9.
(4) Id., n° 10.
(5) Décret du 18 juillet 1831 ; arrêté royal du 8 février 1897 ; Beltjens, nos 59 et s.
(6) Arrêté royal du 29 avril 1890 ; Beltjens, nos 58 et s.
(7) Art. 1er de la loi du 27 septembre 1842.

Le pilote ne peut monter à bord sans avoir été engagé par le capitaine (art. 17).

Il doit s'informer du tirant d'eau, de la marche, de la longueur, etc., bref, des qualités et défauts du navire (art. 20).

Il a droit aux égards du capitaine, à la nourriture et au logement. Si celui-ci agit contrairement aux indications du pilote, celui-ci peut déclarer devant l'équipage qu'il ne répond plus du navire. Le capitaine assume dès lors toute la responsabilité des accidents (art. 31).

Sont exempts de l'obligation du pilotage, les bâtiments de guerre, les bâtiments de mer sur lest dont le tirant d'eau n'atteint pas quinze décimètres, les navires faisant le cabotage dans le fleuve, les bateaux et navires belges et hollandais pêchant le hareng, la morue, le poisson frais ou transportant la marée fraîche ou du poisson salé, les yachts.

Le remorquage sur les côtes de Flandre constitue un service public confié à l'administration du pilotage et réglé par les arrêtés royaux du 17 juillet 1884 et du 19 juillet 1892 (1).

Ailleurs, ce service est libre dans la limite des règlements (arr. royal du 18 janvier 1875). Un règlement-tarif de la ville d'Anvers du 11 décembre 1876 organise le remorquage des bateaux dans les bassins.

Le balisage et l'éclairage de la mer du Nord et de l'Escaut comprennent 3 bateaux-feu, 3 bouées de mer, 4 phares, 13 feux côtiers, 7 feux, 25 bouées de rivière.

Ils sont régis par une convention du 25 mars 1891 entre la Belgique et les Pays-Bas et par une loi du 8 juin 1892.

145. — Caisses de secours et de prévoyance. — Tout ce qui concerne l'éducation et l'instruction maritimes sera traité dans le volume relatif à l'armement. Cependant nous pouvons mentionner, dès à présent, une institution d'utilité publique : la *Caisse de prévoyance et de secours* (2) des marins naviguant sous pavillon belge, la *Caisse des veuves et des orphelins* des officiers de la marine de l'Etat (3) et la *Caisse de prévoyance* des pilotes et autres agents de la marine (4).

(1) Beltjens, nos 71 et 72.
(2) Arrêté royal du 28 février 1885. Beltjens, nos 39 et s
(3) Id., 15 février 1868. Id., n° 26.
(4) Id., 31 décembre 1876. Id., n° 28.

146. — Organisation judiciaire. — Pour les questions de droit privé, des tribunaux spéciaux aux choses de la mer font défaut. La plupart des actes maritimes ressortissent aux tribunaux de commerce (1). Malgré la bonne volonté de ses membres, cette juridiction, composée de négociants élus, est insuffisante. Au second degré jugent les Cours d'appel, qui sont au nombre de trois : Gand, Bruxelles et Liége. En fait, les deux premières ont seules l'occasion de juger des procès maritimes. Enfin, la Cour de cassation peut casser les décisions pour violation de la loi. Les assesseurs nautiques, fonctionnaires chargés de donner aux juges leur avis sur les questions techniques, sont inconnus. Leur rôle est plus ou moins rempli par des experts maritimes qui rédigent des rapports écrits.

Il est à souhaiter que ce système fasse place à une juridiction unique assistée de praticiens, comme en Angleterre et en Danemark. Cette juridiction ne devrait pas avoir exclusivement son siège en pays flamand. Une marine et ses intérêts sont choses nationales, intéressant toutes les provinces.

En matière disciplinaire et pénale, le Code du 21 juin 1849 dispose (2) que le droit de statuer sur les fautes de discipline et de prononcer sur les peines est attribué sans appel ni recours en revision ou cassation : 1° aux commissaires maritimes si le navire est dans les eaux belges ; 2° aux consuls si le navire est dans les eaux étrangères, et aux commandants des bâtiments de l'Etat à défaut de consuls; 3° aux capitaines de navires dans tous les autre cas.

Les délits et les crimes suivent le droit pénal commun (3).

146*bis*. — Autorités maritimes belges à l'étranger. — Les consuls sont des agents de l'Etat qui agissent dans les limites de la

(1) Sont actes de commerce, dit l'art. 2 de la loi du 15 décembre 1872, toutes obligations de commerçants, à moins qu'il ne soit prouvé qu'elles aient une cause étrangère au commerce (art. 632, 6°, du Code de commerce de 1807). La loi répute pareillement actes de commerce, dit l'art. 3 (art. 633), toute entreprise de construction et tous achats, ventes et reventes volontaires de bâtiments pour la navigation intérieure et extérieure — toutes expéditions maritimes — tout achat et vente d'agrès, apparaux ou avitaillement — tout affrètement ou nolisement, emprunt ou prêt à la grosse — toutes assurances et autres contrats concernant le commerce de mer — tous accords et conventions pour salaires et loyers d'équipage — tous engagements de gens de mer pour le service de bâtiments de commerce.

(2) Art. 41 et 42.

(3) Art. 43.

commission que leur confèrent les lois des 31 décembre 1851, 16 juin 1875, 25 juin 1883 et 20 octobre 1897. Leurs relations avec les capitaines sont réglées par un arrêté royal du 11 mars 1857, dont les dispositions sont surannées.

Le consul est officier de l'état civil et notaire (1). Il reçoit les contrats maritimes, fait les actes conservatoires en cas d'absence ou de décès d'un Belge à l'étranger ou de naufrage d'un navire belge (2), légalise les actes, les dresse et les reçoit, juge enfin comme arbitre lorsque la connaissance lui en est déférée, les contestations nées entre des Belges qui se trouvent dans l'étendue de sa juridiction (3). Il juge également comme arbitre, si la connaissance lui en est déférée, les contestations relatives : 1° aux salaires des hommes appartenant à l'équipage des navires de commerce de sa nation ; 2° à l'exécution des engagements respectifs entre les hommes, le capitaine et autres officiers de l'équipage, ainsi qu'entre eux et les passagers, lorsqu'ils sont seuls intéressés (4). Il statue sur les fautes de discipline maritime, prononce les peines disciplinaires et fait les actes d'instruction en matière de délits et de crimes maritimes (5). Hors chrétienté, ses jugements seront exécutoires tant dans le pays étranger qu'en Belgique sur simple expédition (6).

L'arrêté royal du 11 mars 1857 complète la loi en disant : « Nos consuls rendront tous les services qui dépendront d'eux aux capitaines et aux marins belges. Ils suppléeront à leur ignorance de la langue et des lois étrangères et les avertiront, surtout quand il s'agit d'un premier voyage, des règlements en vigueur dans le pays en matière d'importation, d'exportation, de commerce interlope, etc. Ils leur serviront d'interprètes et de défenseurs près des autorités locales et feront en sorte qu'en aucun cas les navires et marins belges ne soient soumis à des taxes indues ou arbitraires. Ils veilleront enfin au maintien des traités, lois et coutumes qui protègent nos nationaux. »

Les consuls ont, en outre, la double mission de concilier les parties en cas de contestation et de juger comme arbitres, sur compromis

(1) Art. 1er et 3 de la loi du 20 octobre 1897.
(2) Art. 12 et 13 de la loi du 31 décembre 1851.
(3) Id., art. 17.
(4) Id., art. 18.
(5) Id., art. 16.
(6) Id., art. 20.

régulier et conforme au Code de procédure civile, si ces parties sont belges et dans sa juridiction.

En matière disciplinaire, ils jugent dès que le navire est dans un port de leur ressort. L'inculpé doit être entendu ; l'audience, publique; la sentence, motivée et prononcée publiquement. La peine est inscrite par lui-même sur le journal de bord (1). En matière pénale, il fait les actes d'instruction et requiert les autorités du pays, si besoin est, notamment en cas de désertion des marins. A défaut de consuls, les commandants des bâtiments de l'Etat, et subsidiairement le capitaine du navire, ont les mêmes pouvoirs.

Indépendamment de ces dernières fonctions, qui concernent spécialement les rapports entre gens de mer et passagers, les consuls ont, hors chrétienté, juridiction en cas de contestations entre Belges et indigènes, Belges et autres Européens, ou entre Belges, en matière civile, jusqu'à 100 francs seul et en dernier ressort, et, au delà, à charge d'appel et assisté de deux assesseurs. En matière de police, il juge seul et sans appel; en matière correctionnelle, il est assisté comme ci-dessus, et le tribunal prononce sous réserve d'appel. La loi de 1851 règle la procédure (2). L'appel est porté devant la Cour de Bruxelles par déclaration d'appel, chez le consul, dans les dix jours après la signification du jugement (3).

147. — Etat du Congo. — L'administration de la marine ressort à la direction des transports, de la marine et des travaux publics. Elle a spécialement pour objet l'entretien et la surveillance des bateaux et des embarcations de l'Etat dans le Bas et le Moyen-Congo, le personnel, les demandes des matières de consommation, d'entretien et de rechange, la surveillance de leur emploi et l'examen des réquisitions concernant la marine du Haut-Congo. Cette administration est sous les ordres du gouverneur général qui a la haute direction de tous les services administratifs de l'Etat (4). Spécialement par décret du 26 avril 1887, il est chargé d'organiser le service de surveillance et de police de la navigation dans les eaux nationales. En exécution de ce décret, un arrêté du 7 décembre 1887 (5) a institué des commissariats

(1) Art. 44 du Code disciplinaire et pénal de 1849.
(2) Art. 37 et s.
(3) Loi du 25 juin 1883, art. 2.
(4) Décret du 16 avril 1887, *Bull. off.*, 1894, p. 209 et 214.
(5) Lycops, *Codes congolais.* — Cpl., v° *Navigation.*

maritimes; d'autres arrêtés de 1891, 1894, 1895 et 1899 ont réglé les taxes de navigation et de pilotage, les règles de route et de manœuvre, la libre pratique, etc.

Le régime consulaire est régi par des instructions de 1886 (1).

148. — France. — L'administration de la marine a été réorganisée en 1896. Une direction de la marine marchande comprend un bureau de la navigation commerciale, un bureau des pêches, de la domanialité maritime, des primes et des encouragements à la marine marchande. Il existe un conseil supérieur de la marine marchande consultatif composé de quatre commissions : les armements, la navigation, les gens de mer et les pêches.

Malgré ces réformes, l'administration maritime est loin d'avoir la centralisation et l'unité indispensables. L'ancienne amirauté française, dont le *Board of Trade* anglais est en réalité l'héritier, était bien supérieure aux institutions actuelles. Le ministère des travaux publics veille à la conservation et à l'amélioration, à la police des ports. Ce qui concerne les règles de la navigation en mer, et le personnel marin ressortissent à la marine. Le ministre du commerce enfin applique les taxes et primes pour le développement de la marine marchande. Enfin les douanes interviennent également (2).

Voici comment est réglée la police de la navigation (3). Les fonctions ordinaires en sont confiées aux *commissaires de l'inscription maritime*. L'inscription maritime est un système de recrutement de l'armée navale. La France est divisée à ce point de vue en cinq arrondissements rattachés aux ports militaires : Cherbourg, Brest, Lorient, Rochefort, Toulon. Chaque arrondissement comprend deux ou trois *sous-arrondissements* et chaque sous-arrondissement des *quartiers* qui se subdivisent eux-mêmes en *syndicats*.

L'arrondissement est commandé par un *préfet maritime ;* le sous-arrondissement par un *commissaire de la marine ;* le quartier par un *sous-commissaire de la marine* qui a aussi le titre de *commissaire de l'inscription maritime ; les syndics des gens de mer* se divisent le quartier, et aux échelons inférieurs de cette hiérarchie, il y a, comme agents de la force publique, des *gardes* et des *gendarmes maritimes.*

Le quartier maritime est l'unité administrative de cet ensemble.

(1) De Busschere, I. n° 99.

(2) Voy. Fuzier-Herman, v° *Navigation*, n°s 65 et s.

(3) Champenois, *Armements maritimes*, II, p. 138 et s.

On y tient les matricules du personnel inscrit ou des marins, des bâtiments de commerce, des entrées et sorties de bâtiments, et des armements et désarmements. Les commissaires de l'inscription maritime sont, comme en Belgique, des officiers de police administrative et exécutive, et des officiers de police judiciaire.

A côté de ces fonctions ordinaires, il y a des administrations spéciales et extraordinaires, le personnel du pilotage, le service des sémaphores, les douanes (1), le service des ports (2), les chambres de commerce (3), les institutions sanitaires, et, à l'étranger, les consuls et les commandants des navires de l'Etat.

Les procès maritimes ne sont pas spécialisés. Ils font partie de la compétence des tribunaux de commerce. Il n'y a donc pas d'assesseurs nautiques, mais seulement des experts maritimes comme en Belgique.

En outre, pour certains délits spéciaux, réglés par le décret-loi du 24 mars 1852 (4), il y a des *tribunaux maritimes commerciaux* composés de cinq membres présidés par le commandant d'un bâtiment de l'Etat, qui jugent dans les limites de cette loi et sans recours judiciaire.

En matière disciplinaire, le système est analogue au système belge.

148*bis*. — Angleterre. — Le *Board of Trade* ou Ministère du commerce a la marine marchande dans ses attributions.

La centralisation des services maritimes est complète et l'organisation exemplaire.

Le *Board of Trade* a dans ses attributions : 1° l'enregistrement, jaugeage et surveillance des navires; 2° la discipline maritime, l'apprentissage, les brevets, l'enrôlement et le licenciement des équipages; 3° les enquêtes et poursuites disciplinaires sur les accidents de mer, les naufrages et épaves ; 4° la protection des passagers, émigrants, pêcheurs et pêcheries; 5° les services sanitaires et la sécurité des

(1) La douane tient le registre des francisations des bâtiments qui leur donne le pavillon français. Elle vise les *manifestes* des capitaines ou déclaration du chargement, les vérifie et perçoit les droits. Elle dépend du ministère des finances.

(2) Le service des ports comprend des ingénieurs ayant sous leurs ordres des *officiers de port* et des *maîtres* dépendant du ministère des travaux publics.

(3) C'est une assemblée de délégués élus par les commerçants du port. Le gouvernement les charge quelquefois de tout ou partie de l'exploitation industrielle et fiscale du port.

(4) Art. 60 et s., CHAMPENOIS, *o. c.*, p. 241.

navires et de leurs habitants ; 6° le pilotage et les phares ; 7° l'administration générale, rédaction de règlements, publication de documents maritimes, etc. ; 8° la direction des chambres maritimes locales et des bureaux; 9° l'administration du budget.

Comme institutions locales, il y a des *chambres maritimes locales (local marine Boards)* composées de magistrats choisis par le *Board of Trade* et de députés des armateurs.

Le Bureau de la marine marchande *(Mercantile marine office)* accompagne la chambre maritime et correspond à notre commissariat maritime.

La centralisation judiciaire n'est pas moins avancée que la centralisation administrative.

La célèbre Cour de l'Amirauté (1) *(Admiralty Court*, actuellement *Admiralty Division* de la *High Court of Justice)*, a la juridiction unique, sauf recours à la Chambre des Lords. Elle a sous elle des *County Courts* pour certaines affaires seulement (2).

En 1890, on a créé des *Colonial Courts of Admiralty* pour les possessions britanniques (3).

Des assesseurs nautiques assistent les juges.

149. — Allemagne. — Les accidents maritimes sont soumis à l'enquête et à la juridiction du *Seeamt* quand l'enquête a pour objet tout bâtiment autre qu'un vaisseau de guerre, qui bat pavillon allemand ou qui, bien qu'étranger, a participé à un accident dans les eaux territoriales ou encore est l'objet d'une enquête par ordre du chancelier impérial. L'enquête est obligatoire s'il y a eu mort d'homme, abandon ou naufrage. Elle porte principalement sur la culpabilité du capitaine ou de l'homme de barre, sur la navigabilité du bâtiment, sur le fonctionnement des institutions qui aident à la navigation, et sur l'observance des règlements.

Le conseil fédéral délimite les circonscriptions de ces tribunaux qui sont créés par les pays fédérés. Chaque *Seeamt* comprend un président et quatre assesseurs. Le président doit avoir les conditions requises pour être juge. Deux des assesseurs au moins doivent avoir pratiqué en qualité de capitaine.

Le *Seeamt* compétent est celui du port de refuge, du lieu de l'acci-

(1) *Admiralty Court Act*, 1861. ABBOTT, p. 1062.
(2) *County Courts admiralty jurisdiction*, 1868. ID., p. 1068, 1093.
(3) ID., p. 1082.

dent ou du port d'attache. Le premier saisi retient la contestation (1).

Les affaires maritimes sont du ressort des tribunaux régionaux *(Landgericht)* qui peuvent avoir une ou plusieurs chambres commerciales. Il y en a une à Lubeck, deux à Brême, trois à Hambourg. Ces trois tribunaux sont rattachés à une Cour d'appel siégeant à Hambourg appelée Tribunal supérieur hanséatique.

Un tribunal arbitral a été créé par la chambre de commerce de Hambourg pour juger les procès d'abordage. L'Union des armateurs et des assureurs de la cité nomme chaque année un président, deux vice-présidents et au moins vingt assesseurs. Pour chaque cas, le président choisit quatre assesseurs, autant que possible deux commerçants et deux experts nautiques. La procédure, très simple, se fait sur requête.

149*bis*. — Pays scandinaves. — La loi suédoise de 1891 renvoie les affaires maritimes au Radstufvurätt, tribunal de première instance. Ce tribunal est assisté d'experts nautiques nommés annuellement au nombre de deux, sauf en cas de contestation d'une dispache où ils sont trois (2). La seconde instance est portée en Cour d'appel.

La loi norvégienne de 1893 lui est analogue. Il y a, en outre, des tribunaux maritimes permanents composés d'hommes de plus de trente ans au courant de la marine, de la navigation, de la construction des navires, des marchandises et des assurances (3). Ces membres remplissent le rôle d'experts nautiques. L'appel a lieu devant la Cour suprême et par priorité sur les autres causes (4).

En Danemark (5), les lois de 1861 et de 1892 ont organisé à Copenhague un tribunal maritime composé d'un président ayant le rang de conseiller d'appel nommé par le roi et de 35 assesseurs dont 25 commerçants et 10 pris parmi les personnes au courant des choses de la navigation, pris parmi les anciens capitaines de navire ou les officiers de la marine royale.

149*ter*. — Etats-Unis. — L'administration de la marine se

(1) Loi du 27 juillet 1877. *Die Seegesetzgebung des Deutschen Reiches*, par Knitschky. Berlin, 1894, p. 393.

(2) Art. 313 et s. Trad. Beauchet.

(3) Art. 312 et s. Id.

(4) Art. 330. Id.

(5) Id., p. 322.

résume dans le *Bureau of Navigation* (1) dirigé par le *Commissionner of Navigation* qui dépend du secrétaire du Trésor et est nommé par le Président de la République sur la proposition du Sénat.

Les attributions principales de ce bureau sont la classification des navires, le jaugeage, les hypothèques et ventes, les brevets et licences, les salaires, l'enrôlement et la protection des marins et pêcheurs, les services de contrôle et d'inspection des navires, des armements et des équipages, les phares et l'hydrographie, etc.

Ces différents services sont représentés par des administrations, parmi lesquelles il faut signaler, comme d'un intérêt spécial, *le service des hôpitaux maritimes* (2) investi en même temps de la police sanitaire, le service d'*inspection des vapeurs* (3) et les *Shipping commissionners* (4), *collectors, naval officers* et *surveyors.*

Chaque port du pays a son *Shipping commissionner* qui est chargé de l'enrôlement des équipages et de leur discipline et protection. Il sert, en outre, d'arbitre entre l'armateur, le courtier ou le capitaine et l'équipage, et correspond à nos commissaires maritimes. Il est, en outre, adjoint comme assesseur nautique aux tribunaux locaux. Il existe un conseil supérieur de la marine marchande *(Commitee of the merchant marine and fisheries)* consultatif.

150. — Italie. — La direction générale de la marine marchande comprend un bureau des affaires générales, inspection des machines, études législatives, personnel des ports et trois divisions, invalides et commissariats maritimes, constructions navales et pêches, budget de la marine marchande, taxes, droits fiscaux et primes.

En dessous de cette administration centrale, il y a 24 districts maritimes.

Certains services maritimes sont répartis dans différents ministères. Il existe un conseil supérieur de la marine marchande (5).

151. — Pays-Bas. — Les services maritimes y sont disséminés

(1) 5 juillet 1884.

(2) *Revised Statutes*, 4802, 4 janvier 1889.

(3) *Revised Statutes*, 4402.

(4) *Revised Statutes*, 4501, 26 juin 1884.

(5) Décret du 18 juillet 1885 (n° 3596) instituant au ministère de la marine un conseil supérieur de la marine marchande. — Décret du 23 août 1898 relatif au même objet (*Ann. lég. étr.*, p. 389).

dans plusieurs ministères, ce qui donne lieu à de vives critiques. La marine marchande a une direction générale rattachée au ministère du commerce avec le concours du ministère de la marine pour le service des ports, du balisage et du pilotage.

L'enseignement est rattaché au ministère de l'intérieur.

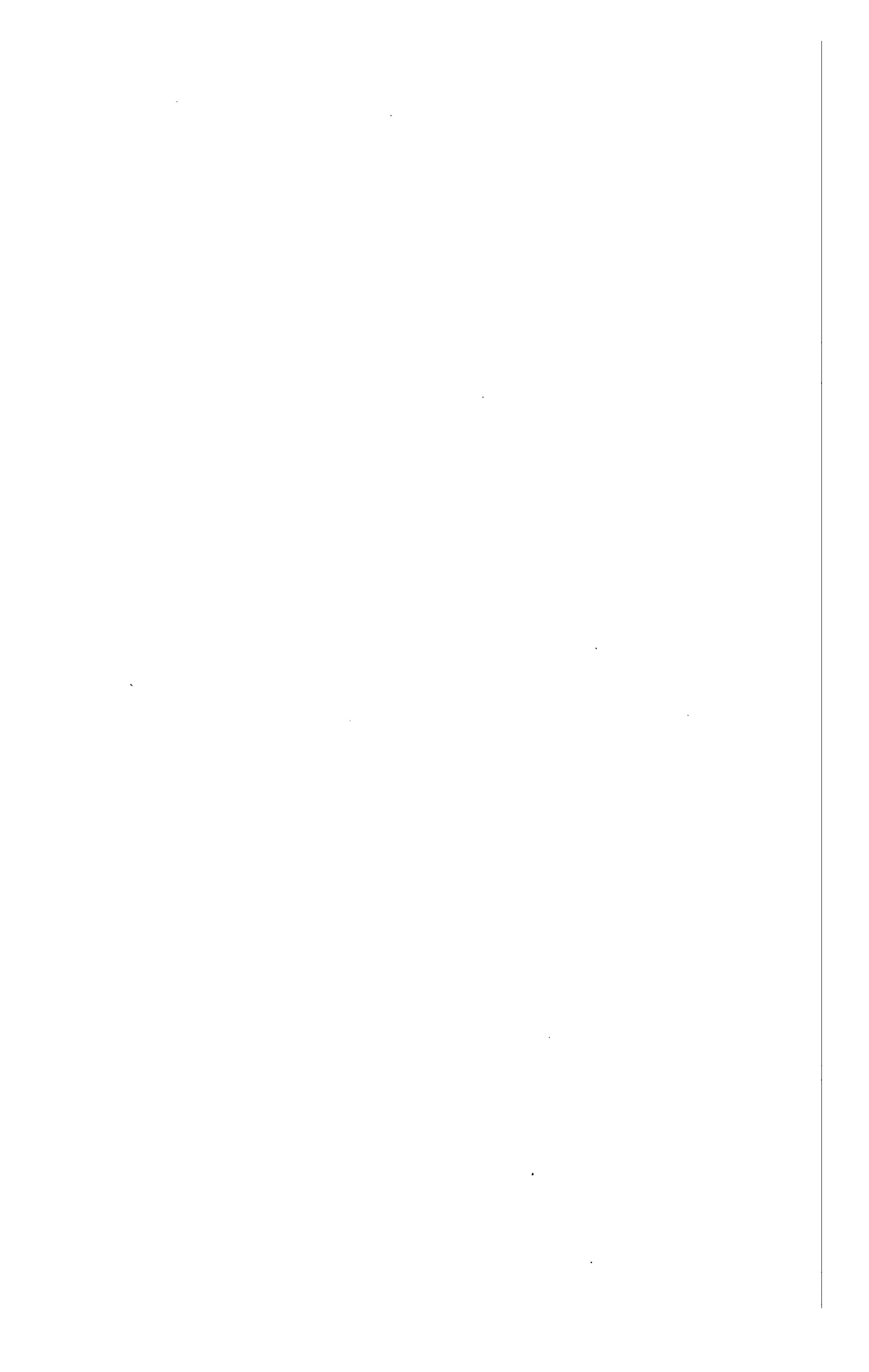
151*bis*. — Russie. — En Russie, un avis du conseil de l'Empire, sanctionné par l'empereur, a, le 12 janvier 1898, créé près le ministère des finances, un Conseil supérieur et une direction pour le commerce maritime (1).

---

(1) *Ann. lég., étr.*, 1893, p. 623.

DEUXIÈME PARTIE

De la Propriété des Navires



PRÉAMBULE.

152. — De la propriété des navires. — La loi commerciale emploie cette expression dans un double sens : en tant qu'elle concerne les rapports du titulaire de ce droit réel avec le navire, objet légal de son droit ; en tant qu'elle concerne la réalisation du but mercantile entrepris par l'armateur ou les coarmateurs. Cette équivoque est fâcheuse. L'armement implique nécessairement la disposition du navire mais la réciproque n'est pas vraie. La notion d'armement est, à cet égard, plus étendue que celle de propriété.

On comprend en réalité la propriété des navires, conformément au Code civil, comme le droit réel d'en jouir et d'en disposer de la manière la plus absolue dans la limite des lois et règlements (1).

Nous n'entendons nous occuper dans le présent volume que de ce droit réel de propriété et de ses démembrements. Nous consacrerons un volume spécial à l'exploitation commerciale du navire, c'est-à-dire à l'armement. Les pages qui vont se succéder traiteront donc, en général,

(1) Art. 544, C civ.

plutôt des questions de droit civil que de droit commercial.

Cependant, comme la navigation telle que l'entend la loi maritime est chose mercantile et non point civile, il se fait que les règles relatives à la propriété des navires ne doivent être que des instruments à la disposition du commerce des armements et que le régime de ceux-ci doit dépendre étroitement du régime de celle-là.

La notion toute récente du crédit maritime exprime fort bien ce point de vue qui est conforme à la réalité juridique et sociale des choses de la mer.

Cette observation générale ne devra jamais être oubliée au cours de l'examen des questions qui vont suivre et qui concerneront les disponibilités et les ressources que peuvent offrir au commerce des armements, les principes qui régissent la propriété des navires et ses démembrements.

CHAPITRE PREMIER

De la construction des navires.

ARTICLE 3 (de la loi du 15 décembre 1872).

La loi répute... actes de commerce :
Toute entreprise de construction... de bâtiments pour la navigation intérieure et extérieure (1).

152*bis*. — Modes juridiques de construction des navires. — La construction des navires, dans un but lucratif, est un acte de commerce de même que celle des autres bâtiments pour la navigation intérieure et extérieure (2).

(1) Ancien droit : Ord. mars 1673, tit. XII, art. 7. Art. 633, Code de 1807.
Législations étrangères : Code de comm. français, art. 633; italien, art. 3, 14°.

(2) Art. 3 de la loi du 15 décembre 1872, voir n° 171*bis*. Art. 633, Code comm. français. La commande d'un bâtiment de plaisance n'est pas commerciale. Cass. fr., 23 janv. 1888, D., 88, I, 405; — Comm. Havre, 19 mars 1888; — J. Havre, 88, 1, 96; *R. I. D. M.*, II, p. 156.

Aucune autre disposition ne règle spécialement la construction des navires. Cette matière est donc abandonnée à la liberté des conventions. Celles-ci peuvent être verbales (1). Cependant il existe des usages qui suppléent au silence de la loi et des parties.

On divise les modes de construction en deux classes :

1° *La construction par économie.* — Il y a construction par économie soit quand l'armateur construit directement en s'entendant avec des sous-traitants et des ouvriers dont il achète les matériaux et loue les services, soit quand il s'agit d'un constructeur qui édifie sans commande des navires à son propre compte pour les vendre à des tiers. Le premier cas est rare. Le deuxième est fréquent.

C'est un acte d'industrie qui, en Belgique, n'a rien de spécial, la construction des navires n'y jouissant pas d'une réglementation particulière, contrairement à ce qui se constate dans d'autres pays, notamment en Italie (2).

2° *La construction à forfait.* — L'armateur, dans ce cas, traite à un prix fixé, avec un entrepreneur.

Ce deuxième mode de construction est assez fréquent.

C'est un contrat d'entreprise et le siège de la matière se trouve dans les art. 1787 et s. du Code civil. Ceux-ci reçoivent leur application avec cette double réserve, d'une part, qu'une grande partie de ces articles visent des immeubles et que les navires sont des meubles, d'autre part, que le constructeur de navires est à la fois architecte et entrepreneur.

Généralement, comme dans les constructions de bâtiments terrestres, les parties dressent des *plans* et un *devis* qui servent de base au contrat et détaillent l'espèce de navire et les matériaux requis, tant pour la coque que pour les agrès et les apparaux. Ce devis s'appelle *spécification* ou devis de construction.

153. — Des spécifications. — On rencontre généralement deux spécifications : 1° une spécification provisoire; 2° une spécification définitive.

L'armateur décrit dans la *spécification provisoire* quel est le type

(1) *Contra* : Codes Portugais, art. 489.

(2) Code de la marine marchande, 28 mai 1877, art. 25 et s. Trad. PRUDHOMME. Voir plus haut n° 80.

du navire, sa capacité, son tirant d'eau, sa mâture, ses installations, donne le résumé des conditions qu'il doit présenter et indique quel doit être le soin de la construction et la classe de registre.

L'envoi de cette spécification ne constitue pas une pollicitation.

Le constructeur y répond par un *devis* indiquant les prix correspondant aux conditions de la spécification provisoire. Ces prix sont calculés soit par tonneau de jauge brute (*gross register tonnage*) (1), soit par tonne de charge (*deadweight carrying capacity*) (2).

Il peut y avoir également un prix unique et global.

Si les parties s'entendent sur les prix, elles procèdent alors à la *spécification définitive* avec plans et inventaires et à l'accord qui vaut comme contrat de construction, les ententes provisoires étant tacitement soumises à cet agrément final.

154. — Clauses usuelles. — La plupart des contrats de construction comprennent les clauses suivantes :

Les constructeurs s'engagent à assurer le navire à proportion de son état d'achèvement.

L'armateur a le droit d'entretenir un surveillant sur le chantier qui pourra rebuter le travail ou les matières défectueuses. Souvent le navire est construit sous la surveillance d'une société de registre.

En cas de défaut d'achèvement du navire, l'armateur a le droit d'en prendre possession ainsi que de tous les matériaux qui sont sa propriété, sauf recours du constructeur pour son dû.

Le navire doit être livré à date et endroit fixés après essais et sous clause pénale d'indemnité par jour de retard, l'armateur ayant le droit de retenir provisionnellement le solde dû en cas d'infraction.

La base des essais est soigneusement établie tant pour la vitesse que pour la consommation de charbon.

Ce contrat peut être constitutif d'hypothèque, le constructeur se payant jusqu'à une certaine somme en devenant créancier hypothécaire de l'armateur. Il se peut également, si l'armateur est une société anonyme, que le constructeur soit payé en tout ou en partie par des actions ou des obligations.

(1) Tonneau de jauge brute (G. R. T.), capacité globale du navire en mètres cubes divisée par 2 m3 83 (soit 100 pieds cubes anglais).

(2) Tonneau de chargement (D. W. C.), poids de marchandises de 1,016 kilos ou 20 cwts que peut charger un navire. Il équivaut à peu près au G. R. T. multiplié par 1 5/8, moins le poids des chaudières, machines, eau et combustible.

Nous donnons en note le texte d'un de ces contrats (1).

155. — Obligations du constructeur. — En principe et sauf convention spéciale, le constructeur doit livrer

(1) Entre la Société X..., ci-dessous dénommée, contractante de première part et M. Y..., contractant de deuxième part, il a été convenu ce qui suit :

Art. 1er. — Le contractant de deuxième part s'engage vis-à-vis de la contractante de première part à lui construire un navire à vapeur de... tonneaux environ avec les machines d'une puissance de... chevaux nominaux suivant les spécifications, plans et inventaires ci-annexés, signés par les parties.

Art. 2. — Le contractant de deuxième part s'engage à ce que le tirant d'eau en charge ne dépasse pas... selon la spécification ci-annexée. Il s'engage à ce que la jauge nette du navire soit de... au moins (voir spécification).

Art. 3. — Les représentants de la contractante de première part auront accès, à tout moment, au chantier où le navire sera construit pour surveiller la construction du navire et des machines et auront le droit de rebuter toute matière ou main-d'œuvre défectueuse (*ou* le navire sera construit sous la surveillance (des Lloyds) et porté à la classe...)

Art. 4. — Le contractant de deuxième part assurera aux convenances des parties et à leurs frais communs le navire et ses machines pour une somme croissant à proportion de l'avancement de la construction.

Art. 5. — Si le contractant de deuxième part est en défaut de livrer le navire à la date convenue et de satisfaire aux essais, la contractante de première part aura, cas d'incendie et de grève exceptés, le droit soit de prendre possession du navire et des matériaux qui y sont destinés et de le faire terminer aux frais du contractant de deuxième part, soit d'exiger une pénalité de... par jour de retard qui courra de plein droit, sans sommation, soit enfin de résilier le contrat avec dommages-intérêts. Dans tous ces cas, la contractante de première part a le droit de retenir, à titre de provision, le dernier paiement dû.

Art. 6. — Le navire sera livré à... après essais et recette, le...

Art. 7. — La vitesse sera de... minimum, aux essais, suivant la spécification ci-annexée. La vitesse sera constatée sur le mille mesuré à l'allure de... et pendant deux parcours doubles elle devra atteindre, sur l'ensemble de chaque parcours, ... nœuds.

La consommation de charbon sera de... maximum, selon la spécification ci-annexée. L'essai sera de... heures et la quantité de charbon brûlé par heure et par cheval ne pourra dépasser... kilogrammes.

Des courbes d'indicateur seront relevées toutes les demi-heures. La consommation sera calculée sur la moyenne des relevés. Le charbon employé sera du type... On supposera l'introduction par la détente à... p. c.

Dans le cas où aux essais la vitesse constatée dépasserait le minimum ci-dessus, la contractante de première part bonifiera, en sus du prix, une prime de... francs par... de nœud à son cocontractant. De même, si la consommation de charbon

le navire à l'eau, étanche, flottant, présentant une navigabilité moyenne (1).

Quelle est son obligation relativement à la classe du Lloyd ou du Veritas? Il n'est pas tenu de les fournir en état d'obtenir la cote la plus élevée, sauf convention contraire.

Il ne faut pas distinguer le cas où les plans émanent de l'acheteur et celui où ils viennent du constructeur.

Les plans remis par l'acheteur ont pour but d'indiquer le type du navire. S'ils sont vicieux, le constructeur doit refuser la commande ou dégager sa responsabilité. S'il ne le fait pas, il est censé avoir assumé

descendait au-dessous du maximum ci-dessus, la dite bonification sera de... francs par... de charbon économisé.

La jauge sera constatée par la méthode Moorsom suivant spécification ci-jointe.

Art. 8. — La contractante de première part s'engage à payer au contractant de seconde part pour le dit navire complètement achevé la somme de... payable à... en paiements échelonnés.

Un dixième, fr... à la signature du contrat.
Deux » » la quille sur chantier.
Deux » » les membres sur la quille.
Deux » » le bordé extérieur en place.
Deux » » au lancement.
Un » » à la livraison du navire et de ses machines. Idem (*a*).

Art. 9. — Le contractant de seconde part se porte garant du navire et de tous ses accessoires, repris dans les annexes du présent contrat, contre tous vices de construction et de fonctionnement. Cette garantie cessera de plein droit... mois après la fin du premier voyage du navire, c'est-à-dire de sa rentrée à son port d'attache ou d'armement.

Art. 10. — Toute discussion, soit sur les clauses du contrat, soit sur les conditions de la spécification, soit sur les matériaux, soit sur la main-d'œuvre, soit sur des vices de construction, soit sur un point quelconque hors du contrat et touchant à la construction du dit navire, sera soumis à... arbitres, amiables compositeurs, statuant sans recours, désignés par...

Ainsi fait à... le... en autant d'exemplaires que de parties.

(Suivent les spécifications et s'il y a lieu, les plans et inventaires signés des parties.)

(1) Rennes, 28 mars 1860; Nantes, 18 juin 1878. N. 60, 1, 144 et 70, 1, 203; Havre, 27 mai 1868; M. 69, 2, 151; Havre, 8 mai 1883; H. 83, 1, 151; Nantes, 23 déc. 1885; N. 1886, 1. 172. C. de Cass. fr., 20 déc. 1887, *Rev. int. dr. mar.*, 1888, p. 531.

(*a*) Les parties peuvent également stipuler une hypothèque. L'armateur déclare donner hypothèque au constructeur, le navire livré, pour paiement du solde. Le constructeur déclare donner hypothèque à l'armateur, jusqu'à la livraison du navire, en garantie des acomptes.

Un autre système serait de stipuler la transmission de la propriété du navire par parts ou quirats correspondant chacun à un paiement d'acompte. Voir nos 161 et 165.

la tâche de corriger les vices du plan de manière à obtenir un navire conforme au contrat (1).

Le principe que les conventions s'interprètent de bonne foi a amené des décisions variées. Ainsi la clause fixant à un chiffre déterminé le tonnage en lourd a été entendue comme ne visant que le tonnage net (2); l'inobservation de certaines clauses n'a pas été considérée comme matière à résiliation si l'objet livré était apte au service requis (3). Il ne peut faire oublier cependant que le contrat est forfaitaire, c'est-à-dire qu'en principe aucun supplément de prix n'est admissible, fût-ce pour des malfaçons ayant indirectement leur cause dans un fait du propriétaire (4).

156. — Essais et clauses pénales. — L'entrepreneur est généralement soumis à des *clauses pénales* spécialement au cas où la vitesse indiquée ne serait pas atteinte, si la consommation de charbon était trop grande ou en cas de retard. Le « délai de livraison » a une grande importance en matière maritime. Cela dépend des circonstances de fait qui ont assuré la conclusion du contrat. En général, elle a un caractère urgent, les clauses de ce genre sont plus rigoureuses qu'en matière de construction immobilière et leur violation est plus grave.

La réception du navire est généralement précédée d'essais et les effets du contrat d'entreprise sont différés jusqu'à ce que cette condition ait cessé d'exister.

157. — Le contrat de construction à forfait est-il une vente ou un louage d'industrie? — C'est une question controversée. Les uns y voient un louage d'industrie, ce qui, en présence des travaux préparatoires de l'art. 1787 du Code civil, est difficile à admettre (5). Les autres, qui sont les plus nombreux, y voient une vente (6). Une dernière opinion, mixte, en fait un louage d'industrie jusqu'à la livraison, une vente après la réception.

(1) Cour de cassation fr., 23 octobre 1888. *La Loi* du 24 octobre.
« De la construction des navires à forfait et de la nature juridique de ce contrat », par BAUDOUIN, *R. int. de dr. mar.*, VI, p. 217.
(2) 11 avril 1894. Rouen, *J. Havre*, 94, 2. 161.
(3) 10 janvier 1896, Comm. Rouen, *R. I. D. M.*, XIV, p. 492.
(4) Cass. fr., 23 oct. 1888. D. 89. 1, 191.
(5) DURANTON, XVII, 250; DUVERGIER, II, 355.
(6) LAURENT, t. XXVI, n° 5; TROPLONG, III, 962-68; ZACHARIÆ, § 374, texte et note 2; DESJARDINS, I, 62; LYON-CAEN et RENAULT, t. II, n° 1631.

Le contrat de construction d'un navire est en réalité un contrat innommé qui se rattache à la vente mais qui est soumis à certaines conditions, d'après les uns, suspensives, d'après d'autres, résolutoires, qui ne doivent pas avoir été exprimées, notamment l'essai du navire (art. 1588, C. civ.). Ces conditions remplies, la vente est définitive, sauf application de l'art. 1644 du Code civil (1). Si cependant, les essais ne réussissant pas, l'armateur et le constructeur font de commun accord exécuter des travaux d'amélioration, il faut admettre qu'un contrat supplémentaire prend naissance ayant pour but de donner à l'objet vendu la qualité dont il manque et en vertu duquel l'armateur a le droit d'exiger le travail nécessaire pour l'obtenir et au besoin pour se faire autoriser à l'exécuter (2) (art. 1184 du Code civil).

La Cour de cassation de France penche vers une troisième solution (3). La vente ne serait pas conditionnelle mais pure et simple. Il n'y aurait, dit-elle, qu'une obligation potestative et non une condition dans le fait des essais. Pareille opinion est contraire aux art. 1169 et s. du Code civil. L'achèvement du navire est bien un fait futur mais non pas un fait arbitraire. La condition mi-potestative, mi-aléatoire est valable : c'est un événement futur et incertain (4). Or, la construction d'un navire est une œuvre d'art qui renferme une part d'aléa, quels que soient les soins et l'habileté du constructeur. C'est ce que visent précisément les essais. Cet aléa est tel que la condition peut même être réputée tacite.

158. — Quid du contrat de réparation d'un navire? — C'est également un contrat innommé. Mais, au lieu de se rattacher aux principes de la vente, il est réglé par ceux du louage d'ouvrage et des entreprises de travaux. Dans quelle catégorie classer les grandes réparations d'un navire (5)? C'est une question de fait.

S'il y a transformation du navire au point d'amener un objet nouveau, il y aura vente, sinon louage.

(1) Aubry et Rau, t. IV, p. 525, § 374, note 2. Baudouin, *Rev. int. dr. mar.*, t. VI, p. 221.

(2) Cour d'appel de Rouen, *Rev. int. dr. mar.*, 1890, tome VI, p. 10.

(3) 31 octobre 1900. *Le Droit*, 30 nov. 1900. Fuzier-Herman, v° *Navire*, n° 237.

(4) Cass. fr., 24 mars 1873, D. 1873, 1, 467; Cass. belge, 18 janv. 1875, *Pas.*, 1875, 1, 85.

(5) Code portugais, art. 489.

159. — De la garantie des vices de construction. — La garantie est généralement visée dans le contrat de construction. En cas de silence des parties, comment faut-il régler cette question ?

C'est essentiellement une question de fait (1). Elle dépend de la nature des relations entre constructeur et armateur. Si la construction est un louage d'ouvrage, on ne peut, ni décharger le constructeur de sa responsabilité par le fait de la réception du navire, ni lui appliquer le délai de dix ans des art. 1792 et 2270, qui ne concernent que les travaux immobiliers. L'erreur de considérer les navires comme des meubles apparaît ici évidente. La conséquence est qu'il n'y a pas de délai fixe et que le juge décide, en fait, sur chaque espèce. Il suffira, en général, d'un voyage effectué sans réclamations pour créer une fin de non-recevoir contre l'action de l'armateur.

Si la construction est une vente à livrer, ce qui est le cas le plus ordinaire, on discute s'il faut appliquer les règles de la vente (2). La question n'est pourtant pas compliquée. Dans le cas où cette convention est représentée comme soumise à la condition suspensive des essais, on peut, à la rigueur, prétendre que la vente n'est parfaite que par la livraison, et que jusqu'à ce moment les règles du louage doivent être suivies. Mais telle n'est pas la nature réelle de ce contrat. La condition n'est pas suspensive. Elle est résolutoire. La vente est parfaite dès que les parties l'ont conclue, mais elle est passée sous la condition qu'elle sera résiliée si la livraison est défectueuse. Dès lors il faut appliquer les art. 1641 et s. du Code civil, et laisser à l'armateur le choix entre l'action rédhibitoire en résiliation et l'action *quanti minoris* en réduction du prix, indemnité et amélioration de l'objet vendu. Là, pas plus que pour la garantie des travaux effectués, il n'y a de délai fixe et la fin de non-recevoir surgit chaque fois que l'armateur néglige d'agir immédiatement.

160. — Effets de la perte de la chose. — Le principe incontesté de la matière étant : *Res perit domino*, il s'agit seulement de savoir qui est propriétaire. Il n'y a controverse possible qu'en cas de paiements partiels et quand la propriété du navire est subordonnée à une condition de livraison. La réponse dépend du caractère de cette condition. On objecte que si le paiement des acomptes a un carac-

(1) Ruben de Couder, v° *Navire*, n° 98; Fuzier-Herman, v° *Navire*, n° 259.

(2) Desjardins, I, n° 63; Laurent, XXVI, n° 34; Dalloz, *Supp.*, v° *Droit maritime*, n° 110.

tère translatif, l'armateur est devenu propriétaire des portions accomplies et ne peut plus exiger que celles qui suivent. Si alors, par suite d'une destruction, les portions futures ne peuvent plus être construites, cette impossibilité exonérerait complètement le constructeur ; c'est là une erreur. Les conséquences ne se présentent que si la condition est suspensive. Si elle est résolutoire, c'est la solution opposée. En effet, les translations partielles de propriété sont alors subordonnées, toutes, à la condition que les essais ne seront pas défectueux. Si elles se trouvent révoquées par leur insuccès, le constructeur doit recommencer le tout. Or, si le navire est détruit avant son achèvement, la livraison sera-t-elle possible dans les délais? Si le constructeur y réussit, tant mieux pour lui ; si la chose lui est impossible, à défaut de clauses spéciales, la résiliation sera prononcée contre lui, avec dommages-intérêts. Il n'est nullement besoin, pour arriver à cette conséquence, de supposer que la translation de propriété ne peut être partielle et n'a lieu qu'au moment de la livraison pour le tout (1).

161.— Modes de paiement.— L'armateur peut : 1° payer le prix lors de la réception définitive; 2° payer, ce qui est fréquent, par fractions correspondant à l'état d'avancement du navire. Dans ce dernier cas, dit la Jurisprudence, il n'acquiert nullement la propriété du navire proportionnellement aux sommes versées. Il s'ensuit que si le constructeur n'exécute pas ses obligations, l'armateur n'a de recours que contre lui et n'a, sur le navire même, aucun droit.

En cas de faillite notamment il vient comme créancier, au marc le franc, participer à la masse.

Il en est autrement en Angleterre (2) et la transmission proportionnelle de la propriété a pour elle l'avantage de la simplicité, de l'équité et de la logique.

Pour arriver, dans notre droit, à la même solution, il suffirait de se souvenir qu'en matière maritime l'unité de la propriété n'est pas le navire, mais le *quirat* ou part de navire. Dès lors rien ne s'oppose à la division du transfert de la propriété en quirats même en cas de silence du contrat de construction. L'arrêt de la Cour de cassation de France qui décide en sens contraire se borne à dire, malgré l'exis-

(1) Dalloz, *Supp.*, v° *Droit maritime*, n°s 115 et s.
(2) Voir n° 165.

tence des quirats, que l'objet commandé est indivisible, sans discuter en aucune manière la question (1). On objectera à notre système que, s'il en était ainsi, la clause des essais et la condition de livrer n'auraient plus de sens puisque au moment de la livraison, l'armateur aurait déjà la propriété des parts déjà payées. L'objection est sans portée. Il suffit pour y répondre de dire que le contrat est fait non sous la condition suspensive des essais mais sous la condition résolutoire de la non-livraison.

162. — Privilèges et hypothèques. — De là vient en droit français la précaution fréquente de prendre hypothèque sur le navire en construction. L'armateur obtient ainsi le droit réel qui lui manquait.

En Belgique, l'armateur est couvert par un privilège qui prend le onzième rang (2) (art. 4).

Le constructeur jouit également dans les deux pays d'un privilège sur le navire pour paiement du prix (art. 4, n° 10 de la loi belge; art. 191, n° 8 de la loi française).

S'il s'agit, non pas du constructeur d'un navire mais du vendeur d'un navire déjà construit, le privilège garde le huitième rang en France, mais passe en Belgique au quinzième rang.

163. — Quels sont les effets de la faillite du constructeur sur le marché à forfait? — L'armateur ayant fait des avances au constructeur même pour la presque totalité du prix, est-il propriétaire partiel du navire vis-à-vis des créanciers? En vertu de la Jurisprudence, nullement. Le navire appartient au constructeur ou en cas de faillite à la masse créancière jusqu'à sa livraison.

L'armateur ne peut pas davantage exiger l'achèvement ou la livraison. Avant la loi de 1879 et en droit français, il n'avait qu'une créance chirographaire relative à ses avances (3) et le droit de réten-

(1) Cass. fr., 20 mars 1872, D. I., 140, et l'art. 2, al. 2, de la loi belge de 1879. LEVILLAIN, *Caractères juridiques des conventions passées en vue de la construction des navires.*; *Rev. gén. du Droit*, t. Ier, p. 586; t. II, p. 57, 181, 380; t. III, p. 277, 469. *Supp.* v° *Droit maritime*, nos 94 et s.

(2) Voir ci-dessous, chapitre III, § 3.

(3) Cass. fr., 20 mars 1872, D., 72, 1, 140. — Cass. fr., 17 mai 1875, D. 78. 1, 97, et la note de M. Boistel. — Cass. fr., 10 juillet 1888, D., 89. 1, 107. — Amiens, 28 mars 1889, *Rev. intern. de Droit maritime*, 5e année, p. 614. — Article de M. Baudouin, *id.*, 6e année, p. 217.

tion de l'art. 1613 du Code civil, et des art. 558 du Code de commerce belge et 577 du Code français. Depuis la loi de 1879, il possède en Belgique un privilège qui a le onzième rang (1).

Si on admet que le contrat de construction amène sous condition résolutoire de non-livraison, transfert de la propriété au fur et à mesure du travail, il va de soi que ces solutions sont inapplicables; l'armateur propriétaire des fractions construites devient alors créancier de la masse à concurrence du solde en cas de bonne fin du navire, à concurrence des dommages subis en cas de non-achèvement.

164. — Construction des bateaux d'intérieur et des barques de pêche. — De même que pour les navires de mer, la construction à forfait est le procédé le plus fréquent. Les règles sont les mêmes, avec cette différence que les privilèges et l'hypothèque de la loi de 1879 n'étant pas applicables, il ne demeure plus que les règles du droit civil, notamment celles sur le gage. Le constructeur qui construit à crédit fera donc bien de stipuler qu'il conserve la possession du bateau jusqu'au paiement du solde. Il peut même commettre son cocontractant comme patron batelier. Ce dernier peut être dans ce cas *pro parte* propriétaire, proportionnellement aux paiements effectués, et pour le reste commis de son créancier. Rien ne fait obstacle, en effet, à la division conventionnelle du bateau en parts.

D'autre part, le batelier acheteur fera bien de stipuler que le paiement de chacun des acomptes entraîne translation partielle de propriété, l'hypothèque d'un bateau en construction n'existant pas encore et le privilège n° 11 de l'art. 4 de la loi de 1879 étant inapplicable (2).

Le système auquel on aboutit de la sorte ressemble, en fait, au *mortgage* anglais.

165. — Droit comparé. — En *Angleterre* la construction des navires est soumise au régime de la liberté des contrats. La situation juridique ne diffère de la nôtre que sur quelques points, importants il est vrai.

En ce qui concerne la transmission de la propriété, le droit anglais admet qu'elle peut être proportionnelle à l'achèvement du navire si le

(1) DALLOZ, *Supp.*, v° *Droit maritime*, n°s 122 et s.
(2) Voir n° 103.

contrat de construction permet de supposer que telle a été l'intention des parties (1).

Mais le constructeur conserve un *lien* possessoire ou droit de rétention du navire pour le solde non payé (2).

En cas de retard dans la livraison, on alloue généralement comme dommages-intérêts, le fret net perdu par le chômage (3).

166. — L'Etat et la construction navale. — En Belgique, l'Etat ne s'occupe guère de la construction des navires, sauf pour accorder certaines exemptions de droits d'entrée sur les matériaux destinés à la construction navale (4).

Dans les autres pays il s'en occupe, soit pour la réglementer, soit pour la protéger par des primes ou des franchises.

167. — Primes et franchises. — En *France*, les matériaux pour la construction navale sont frappés de droits d'entrée énormes. Ce protectionnisme est relativement compensé par un système de primes définitivement réglé par la loi du 7 avril 1902.

En *Italie* (loi du 6 décembre 1885); en *Espagne* (loi du 30 juin 1892); en *Autriche* (loi du 27 décembre 1893), système analogue.

En *Angleterre*, le système du libre échange le plus absolu prévaut; ni primes, ni droits d'entrée; en *Allemagne*, la franchise est accordée aux matériaux qui sont destinés à la construction navale (loi du 24 mai 1885). En outre, des terrains sont réservés aux chantiers navals sur le territoire des ports francs où aucun droit n'est perçu.

En *Hollande*, il n'est perçu de droits que sur les objets d'armement et d'équipement. Pour le surplus, ni primes ni droits.

En *Russie* (18 avril 1898) les navires construits entrent pour dix ans en franchise. D'autre part, les matériaux entrent en franchise.

Aux *États-Unis* (loi du 28 avril 1894) les matériaux sont exempts de droits d'entrée s'ils ont pour objet la construction de navires au long cours.

(1) ABBOTT, P. I, ch. Ier, § 2.
(2) RAITT v. MITCHELL, 1815. — 4. CAMP., 146.
(3) ABBOTT, id.
(4) Loi du 12 juillet 1862. (Loi du 12 avril 1864 : entrée en franchise des bateaux et navires entièrement construits et armés.) Instructions et arrêtés ministériels des 12 avril et 22 octobre 1864 par ristourne, du 27 mai 1882, 8 novembre 1883 et 3 juin 1898, avec caution préalable.

168. — Concession de terrains. — Ces franchises sont parfois complétées par des faveurs spéciales, notamment l'octroi gratuit ou presque gratuit de terrains pour la construction navale. Il en est ainsi en Russie notamment.

En Belgique, rien ne s'oppose à ce que l'Etat et les communes agissent de même. La loi du 11 frimaire an VII (art. 7, n° 3) concède en effet aux communes pour les recettes municipales la location des places dans les halles, marchés et chantiers, sur les rivières, ports et promenades publiques, lorsque les administrations auront reconnu que cette location peut avoir lieu sans gêner la voie publique, la navigation et la liberté du commerce.

Les schoores notamment peuvent faire l'objet de concessions. Ils sont assimilés aux lais et relais de la mer (1). Font-ils partie du domaine public? Un jugement du tribunal de Bruges du 3 janvier 1876 les fait rentrer dans le domaine privé de l'Etat par la raison que faits pour le commerce, rien ne justifierait leur mise hors commerce. Cette raison est assez peu sérieuse. Il est difficile d'admettre qu'ils ne fassent pas partie du domaine public, mais la concession donnée à un particulier peut les faire entrer dans le commerce, si elle est autre chose qu'une détention à titre précaire (2).

Si l'Etat en demeure souverain, la conséquence en est une exemption d'impôts (3) remplacés en fait par le prix de la concession, si elle est à titre onéreux. Il en résulte également que la concession est purement personnelle et ne peut être cédée sans l'intervention de l'autorité administrative (4).

169. — Réglementation administrative. — Elle prend en général la forme d'une surveillance ayant pour but d'assurer la bonne condition technique des navires et, par suite, le bon renom de la marine marchande.

Ainsi en Autriche (5); en Angleterre, l'institution des *surveyors of ships* (6), la Plimsol-Mark (7), en Italie, le registre des constructeurs

(1) Art. 1er, *Décret du 11 janvier 1811*. Laurent, t. VI, nos 45 et s. Loi du 16 septembre 1841.

(2) Wodon, t. II, *Act. poss.*, n° 428. Laurent, t. VI, nos 42-45.

(3) *Loi du 3 frimaire an VII, 24 déc. 1879.*

(4) Pand. B., v° *Concession.*

(5) Voir n° 83*bis*;

(6) Voir n° 78; art. 6, 724 et s. *Merch. Sh. Act.*

(7) Voir n° 71;

de navires (1), en Amérique les *shipping surveyors* (2). Dans d'autres pays, en Belgique, en France, en Espagne, c'est le régime de la libre franchise. Le Code espagnol, art. 574, traduit cette manière de voir en ces termes : « Les constructeurs de navires pourront employer les matériaux et suivre, quant à la construction et aux apparaux, les systèmes qui conviennent le mieux à leurs intérêts... » Il existe cependant en Belgique certaines mesures de surveillance relatives à la mise en armement des navires et un droit de visite périodique (3), mais ces mesures sont vagues et mal appliquées.

---

(1) Voir n° 80;

(2) Voir n° 149; Amérique : Loi du 10 mai 1892 pour encourager les constructions navales, 897, 1892 (*Ann. lég. étr.*). Débat au Parl. amér. (*Ann. lég. étr.*), XIII, 796, XIV, 763, XVI, 764, XVIII, 926. Bill soumis en 1902 au Parlement américain.

(3) Décret des 9-13 août 1791; art. 16, Code de comm., arr. royaux des 25 novembre 1851, 14 déc. 1876, 24 déc. 1884. Voir n° 43.

CHAPITRE II.

Transmission de la propriété des navires.

170. — Modes de transmission du droit civil. — Les modes de transmission de la propriété des navires sont, outre les contrats de construction dont nous avons parlé et qui sont de droit commercial (1), les modes de transmission du droit civil : la succession *ab intestat* (art. 718 et et s.), la donation entre vifs et testamentaire (art. 893 et s.), l'occupation, la prescription, la vente forcée (2).

Quant à l'*occupation*, elle se présente sous trois formes : la *prise*, la *confiscation*, le *sauvetage*.

Le *droit de prise* est celui qui, en cas de guerre, appartient aux navires régulièrement armés, de s'emparer de la propriété ennemie, notamment des navires, au profit de l'État.

La *confiscation* est le même droit, en temps de paix, contre les navires contrebandiers et négriers.

Le *sauvetage* d'objets abandonnés, c'est-à-dire vacants et sans

(1) Voyez n° 171*bis*.

(2) Voir lois spéciales et art. 717, Code civil. — Voir n° 171*bis*.

maîtres (1) peut conférer à ceux qui les ont retirés de la mer, notamment les navires, un droit de propriété, soit total, soit partiel, selon que la trouvaille s'est faite en pleine mer ou non (2).

Nous en parlerons plus en détail à propos du sauvetage (3). Disons, cependant, que cette matière a, dans notre droit, son siège dans les art. 713 et 717 du Code civil. Le premier dit que les biens sans maître appartiennent à l'État. le second que les épaves sont régies par des lois spéciales. En France, c'est l'ordonnance de 1681, liv. IV, titre IX, qui est applicable, mais n'ayant pas été publiée en Belgique, son autorité législative y est nulle. D'autre part, aucune loi spéciale n'existe. Il faut donc remonter à notre ancien droit belgique et aux principes généraux du droit civil.

On donnait, sous l'ancien régime, le nom d'*espaves* ou *choses geyves*, à toutes les choses mobilières perdues. L'Édit du 10 décembre 1547 adjugeait au prince les épaves de mer. Sous peine de vol, l'inventeur devait les remettre au souverain qui les tenait pendant un an à la disposition du propriétaire. Passé ce délai, ils appartenaient au fisc. Les mêmes règles étaient, en général, dans les six semaines de la trouvaille, applicables à toutes épaves, à Tournay, en Hainaut, en Luxembourg, à Malines, Lierre, Santhoven, par la plupart des coutumes locales. Le seigneur local y remplaçait le souverain. Il en était ainsi entre autres à Anvers (4).

Les principes généraux du droit civil n'y sont pas en principe opposés. Il faut distinguer les choses dont le propriétaire a abdiqué la propriété et celles qui sont perdues. Les premières sont vacantes et sans maître, et tombent sous les art. 539 et 713 du Code civil qui disent que les biens de ce genre appartiennent à l'État. L'occupation

(1) Le sauvetage d'objets non abandonnés ne crée qu'un droit d'obligation, voir le chapitre : Sauvetage et assistance au volume des fortunes de mer et ci-dessous, nos 217 et s. Un objet est abandonné quand il n'a pas de propriétaire (Art. 713 et 717 du Code civil).

(2) Codes étrangers : Droit français : Ordonn. de 1681, liv. IV, tit. IX, art. 17, et s.; Allemagne : Code de commerce, §§ 740 et s.; Angleterre, Merch. Sh. A. art. 422 et s.; Etats-Unis, loi du 4 septembre 1899; Hollande, Code de commerce, art. 460 et s.; Japon, id., art. 677 et s.; Argentine, Code comm., art. 1273 et s. Russie, Code comm., art. 478 et s.; Pays scandinaves, art. 223 et s. (Suède). Cf. : Autran, *Code international de l'abordage, de l'assistance, etc.* Code portugais, art. 487, 676 et s.

(3) Voir nos 217 et s.

(4) Art. 26 et s., § 5, tit. IX, 3e partie, des Coutumes dites *compilatæ* de 1608.

est donc exercée par ce dernier. Quant aux autres biens qui sont perdus, c'est-à-dire dont le propriétaire, pour nous servir d'une expression romaine, n'a plus le *corpus*, ils ne peuvent être occupés, mais seulement prescrits par trente ans et le propriétaire a, durant trois ans, une action en revendication contre les tiers (art. 2279, C. civ.).

L'alinéa second de l'art. 717 du Code civil renvoie pour le régime des choses perdues dont le maître ne se représente pas, à des lois particulières. Nous venons de dire que, postérieurement au Code civil, il n'y en a aucune relative aux épaves maritimes. Mais les dispositions de l'ancien régime, spécialement l'ancien droit belgique, subsistent-elles?

La loi du 13 avril 1791, titre Ier, art. 7, dit que les droits d'*épaves* et de *varech*, entre autres, n'auront plus lieu en faveur des seigneurs haut-justiciers, à dater du 4 août 1789. D'autre part, les 22 novembre-1er décembre 1790, l'Assemblée nationale déclara biens nationaux tous ceux qui demeurent vacants et sans maître.

Deux opinions divergentes interprètent différemment ces données. Les Pandectes Belges (1) soutiennent que l'Etat a repris en 1790 les droits féodaux et que les biens perdus par leur maître lui appartiennent tout comme les biens vacants et sans maître. D'autres, notamment Laurent (2), pensent qu'en l'absence de lois particulières, l'Etat n'a pas le droit d'étendre la disposition relative aux biens vacants à ceux qui sont simplement perdus.

L'un et l'autre ne s'expliquent pas nettement sur l'applicabilité de l'ancien droit belgique. Un jugement du tribunal de Bruxelles l'a repoussée, mais pour des motifs qui nous semblent inexacts (3). Il décide, en effet, que l'édit du 14 mars 1476, invoqué par l'Etat, pour justifier la propriété d'épaves trouvées par une barque de pêche du port d'Anvers, dans la mer du Nord, ne concerne que la Hollande et la Zélande; que l'édit de 1547 n'était adressé qu'aux Etats de Flandre et non au Brabant dont dépendait Anvers; que l'Edit du 15 mai 1574 était localisé à la Hollande et la Frise, de même que celui du 2 décembre 1663 et qu'en conséquence il n'y a pas de loi autre que les principes généraux sur la prescription du bien d'autrui. La conclusion est juste, mais les prémisses sont contraires à la réalité.

(1) Voy. *Epave*, nos 23 et s.
(2) Voy. *Principes*, t. VIII, no 462.
(3) Trib. civ. Brux., 23 déc. 1865, B. J., 1866, p. 120.

En effet, l'abolition du droit d'épave en 1791 est catégorique et générale. Peu importe qu'il s'agisse d'édits ou de coutumes. Si l'on entrait dans la voie du jugement en question on arriverait à la solution contraire. On appliquerait la coutume d'Anvers qui, bien que non homologuée, a été officiellement rédigée en 1608 et reconnaît au profit de l'Ecoutête, officier du prince, l'existence du droit d'épave. Mais cette opinion est inconciliable avec l'existence de la loi du 13 avril 1791 qui abolit le droit d'épave, sans le constituer au profit de l'Etat. La thèse de Laurent sur ce point est irréprochable : « En l'absence de loi, l'Etat est sans droit. » La loi de 1790 ne concerne pas notre espèce. Elle se confond avec le cas des art. 539 et 713 du Code civil et vise les biens vacants et sans maître et non les biens perdus. Il est vrai que les Pandectes répondent que les épaves sont des biens vacants, c'est-à-dire, pour suivre une définition de Merlin, « dont le maître n'est point connu et par cela même n'appartiennent à personne ». Il est possible qu'on puisse à la rigueur ranger les épaves parmi les biens vacants, quoique la question soit douteuse. Mais, sans faire appel aux arguments, très nets pourtant, que fournissent sur ce point les travaux préparatoires du Code civil (1), il suffit de remarquer que les art. 539 et 713 disent « biens vacants *et* sans maître » et « biens qui n'ont pas de maître ». Ils doivent donc *ne pas avoir* de maître. Décider autrement ce serait écrire » biens vacants *ou* sans maître, ou ranger parmi les biens de l'Etat ceux qui ont un maître, mais dont le nom n'est pas connu, c'est-à-dire dans tous les cas modifier et méconnaître la loi.

En France la même thèse est unanimement suivie, mais l'ordonnance de 1681 est considérée comme une loi particulière, bien qu'elle ne fasse qu'organiser le droit d'épave au profit du Roi et bien qu'on se demande pourquoi elle ne tomberait pas sous le coup de la loi de 1791.

Quant à la *prescription*, rien ne s'oppose à ce que des navires soient prescrits, mais la prescription de 10 ou 20 ans ne s'applique qu'aux immeubles. *En fait de meubles, possession vaut titre*. Les navires étant meubles, il faut logiquement en conclure que l'art. 2279 s'y applique. On objecte l'art. 3 de la loi de 1879. Mais cet article, qui exige transcription pour les ventes volontaires, n'a pas la portée générale d'enlever aux navires la qualité de meubles. Telle est, en droit strict, la vérité. C'est encore un cas où la loi est mal faite. L'argument tiré de la nature des navires est en équité plus sérieux. Un

(1) Voy. Demolombe, *Succ.*, t. Ier, Pand. Fr., v° *Biens vacants*, nos 24 et s.

navire n'est pas un meuble ; c'est un meuble-immeuble qui ne rentre pas dans les meubles visés par l'art. 2279, et celui-ci serait par conséquent inapplicable.

Pareille interprétation se heurte malheureusement à la généralité des termes de l'art. 516 du Code civil. Il en résulte que les navires se prescrivent par 30 ans seulement.

En Espagne, l'acquisition d'un navire par prescription est législativement réglée. La propriété s'en acquiert par possession de bonne foi durant trois années avec juste titre enregistré, sinon le délai est de dix années (1).

Quant aux *successions*, aux *testaments*, aux *donations*, le navire fait partie du patrimoine mobilier. Il s'ensuit que toute libéralité qui porte sur le mobilier comprend les navires. Il n'y a aucune nécessité de transcription des navires au registre public des ventes volontaires.

Si l'opinion contraire peut se défendre en droit français où fonctionne le système de la mutation en douane, il n'en est pas de même en Belgique où seul l'art. 3 est applicable ; cet article ne concerne que les ventes volontaires. On a, il est vrai, soutenu (2), en se basant sur les travaux préparatoires (3), que l'art. 3 vise toutes les translations quelconques de droits immobiliers sur les navires. Cette opinion, qui tente de suppléer à la loi, est malheureusement contraire au texte qui est formel. C'est un des exemples trop nombreux dans notre pays de confection vicieuse des lois.

171. — Modes de transmission du droit commercial. — 1° La vente volontaire (4). Il faut ranger dans cette catégorie les constructions de navires ; 2° l'abandon du navire (5) ; 3° le délaissement (6).

Nous avons examiné (7) déjà la construction des navires. Nous examinerons plus loin, sous les articles de la loi belge qui s'y rapportent, l'abandon et le délaissement (8). Reste

(1) Art. 573.
(2) Jacobs, n° 7.
(3) Rapport de M. Van Humbeeck à la Chambre.
(4) Art. 2 de la loi de 1879.
(5) Art. 7 de la loi de 1879.
(6) Art. 19 de la loi de 1879.
(7) Voir n° 152*bis*.
(8) Voir les volumes consacrés à l'armement et aux fortunes de mer.

la vente volontaire. La vente forcée des navires est de droit commercial par sa nature, mais selon la loi de 1879, comme selon le Code de commerce, elle est de la compétence des tribunaux civils (1).

ARTICLE 2 (ancien 195).

La vente volontaire d'un navire doit être faite par écrit et peut avoir lieu par acte public ou par acte sous signature privée.

Elle peut être faite pour le navire entier ou pour une portion du navire, le navire étant dans le port ou en voyage.

L'acte est transcrit en entier sur un registre à ce destiné au bureau de la conservation des hypothèques à Anvers. Jusque-là il ne peut être opposé aux tiers qui auraient contracté sans fraude (5. 10^{o4}, 6^4, 27. — Civ., 1317 et s., 1322 et s. — L., 16 déc. 1851, 1, 2 (2).

171*bis*. — De la vente commerciale. — L'art. 3 de la loi du 15 décembre 1872 sur les commerçants répute actes de commerce : « Toute entreprise de construction et tous achats, ventes et reventes volontaires de bâtiments pour la navigation intérieure et extérieure » (3).

Tous les bâtiments quelconques tombent sous ces prescriptions du moment qu'ils sont affectés à la navigation. L'expression « bâtiments »

(1) Voir n° 171*bis*.

(2) ANCIEN DROIT FRANÇAIS : Code de 1807, art. 195. CODES ÉTRANGERS : Code portugais, art. 490. Code allemand, art. 474 et s. Code italien, art. 481. Code espagnol, art. 573.

(3) ANCIEN DROIT FRANÇAIS : Code de 1807, art. 633. LÉGISLATIONS ÉTRANGÈRES : Code comm. français, art. 633. Code allemand, art. 474 et s. Code italien, art. 1, 14°. Code espagnol, art. 2. Code portugais, id. Code hollandais, 3, 4, 5.

est à prendre au sens strict du mot. Les embarcations n'y sont pas comprises. Cependant le sens est plus large que celui des « bâtiments » de la loi de 1879, qui ne vise que les bâtiments de mer d'une certaine importance (1) Ainsi la vente d'un bateau de petite pêche non ponté ou d'un bateau d'intérieur est commerciale, bien que ce ne soient pas des bâtiments au sens de cette loi. Il ne faut pas perdre de vue à cet égard que les embarcations sont souvent des accessoires d'un bâtiment, des apparaux, et que dans ce cas leur aliénation tombe également sous le coup de l'art. 3 ci-dessus, mais en tant qu'il répute acte de commerce tout achat ou vente d'agrès, apparaux et avitaillements.

Il va de soi que si la vente n'est pas commerciale, il importe peu qu'elle ait ou non comme objet un navire, l'acte demeurera civil.

Les ventes volontaires sont seules commerciales. Les ventes forcées sont exclues. La loi de 1872 a suivi le système du Conseil d'État de France, qui, le 29 avril 1809, a décidé que la connaissance des ventes de navires saisis revenait aux seuls tribunaux ordinaires depuis la suppression des amirautés. Celles-ci pouvaient, en effet, connaître de l'exécution de leurs jugements ce qui excède les pouvoirs des tribunaux de commerce (2). Il est certain que le régime de l'ancien droit était bien supérieur à celui du Code de commerce et du Code de procédure français. Tout ce qui est maritime devrait ressortir à une juridiction unique.

Quant aux raisons développées dans les travaux préparatoires de la loi de 1872, à l'appui de l'art. 3, elles ne sont pas concluantes. La faillite est une liquidation forcée et est cependant de droit commercial. Le seul argument sérieux est un argument de compétence. C'est que les tribunaux de commerce ne connaissent pas de l'exécution de leurs jugements. Or, c'èst là une règle ordinatoire qui laisse intact le fond du droit. Les législateurs de 1872 ont donc commis une erreur juridique en étendant à la nature intrinsèque de la vente commerciale une forme de procédure.

172. — La vente volontaire. — En principe, nous l'avons vu, les navires sont meubles. Les règles relatives à la mutation de propriété des meubles en droit civil sont

(1) Voir nos 1 et s.
(2) Rapport de M. Van Humbeeck (N. B. t. I, no 67).

donc applicables aux transmissions de propriété des navires (1). Mais l'art. 2 y apporte une double modification qui déroge aux principes du droit civil et doit donc être interprétée restrictivement. Il exige une transcription sur un registre public et un acte de vente écrit. La maxime qu'en fait de meubles possession vaut titre est ruinée. En résulte-t-il également que le *consensus* entre parties ne suffit plus pour transmettre la propriété vis-à-vis soit des contractants, soit des tiers? Vis-à-vis des contractants, point. La règle fondamentale des conventions de notre droit civil subsiste. Le concours des volontés suffit pour créer le lien obligatoire. L'acte écrit n'est exigé que comme moyen de preuve. Vis-à-vis des tiers, la transcription qui est leur garantie est au contraire essentielle.

173. — L'acte écrit et sa portée entre parties. — Contrairement à une expression inexacte mentionnée dans les travaux préparatoires, l'écrit n'est nullement une condition de l'existence de la vente entre parties. L'acte écrit est exigé *ad probationem* et non pas *ad solemnitatem*. Il peut être authentique ou sous seing privé (2), mais le concours des volontés en résulte uniquement. La portée de l'art. 2 sur ce point est d'écarter la preuve par témoins et par présomptions dont la loi se défie à cause de leur instabilité. La preuve par l'aveu et par le serment litis-décisoire demeure possible. La loi estime en effet, qu'ils ne peuvent, comme la preuve par témoins, introduire en cette matière des éléments de fraude et d'erreur.

La correspondance ne peut établir la vente d'un navire, même entre parties. Une facture acceptée ne serait assimilable à un acte écrit dans le sens de la loi que si son accep-

(1) Titre VI, livre VIII Code civil.

(2) Art. 1317 et s. C. civ., art. 1322 et s, id. *Travaux prép.* N. B., n° 988; Jacobs, n°s 9 et s.; Desjardins, n°s 72 et s.; Lyon-Caen et Renault, tome V, n° 109.

tation était consignée par écrit sur la facture. L'acte écrit doit être, en effet, unique et complet par lui-même.

174. — L'art. 2 restreint-il le droit civil ou le droit commercial? — Cette question est délicate. D'une part, l'art. 2 écarte la preuve par témoins et par présomptions en exigeant un acte écrit. D'autre part, l'art. 1341 du Code civil exclut la preuve testimoniale, sauf commencement de preuve par écrit. Enfin l'art. 25 de la loi de 1872, en cas de vente commerciale, permet la preuve par témoins et par présomptions. Comment ces dispositions se concilient-elles? (1)

Il est de principe, dans l'interprétation légale, que les lois particulières dérogent aux lois générales, mais que ces dérogations sont d'interprétation stricte. Si nous appliquons ces axiomes à la difficulté, nous établissons que la loi de 1872 a pour toute vente commerciale fondé la règle de la preuve par témoins et qu'elle a dans ces limites aboli l'art. 1341, al. 1, du Code civil. La vente d'un navire est-elle commerciale? Cela dépend des cas. La plupart du temps la réponse sera affirmative, un achat de navire, ayant le plus souvent pour but de l'affréter, c'est-à-dire de louer le bâtiment (2). Dans le cas où la vente est commerciale, l'art. 2 déroge à son tour à l'art. 25. Il écarte la preuve par témoins et par présomptions. Mais il ne retourne pas à l'art. 1341, il fait un pas de plus et exige un acte écrit. Est-il admissible dans de pareilles conditions qu'on puisse prouver par témoins la vente d'un navire, avec commencement de preuve par écrit? Pas un instant. L'art. 1341, al. 1, détruit par l'art. 25, n'est plus applicable.

Il en est autrement si la vente a un caractère civil. Le droit civil (art. 1341) reprend son empire et le commencement de preuve par écrit est recevable.

On pourrait objecter qu'il n'est pas vrai que l'art. 25 de la loi de 1872 ait aboli l'art. 1341 du Code civil. Il dit en effet : « Indépendamment des modes de preuve admis par le droit civil, les engagements commerciaux, etc. » et s'en réfère donc au droit civil expressément. L'argument n'est vrai qu'en apparence (3). Il est hors de doute

(1) L'art. 25 est ainsi conçu : Indépendamment des moyens de preuve admis par le droit civil, les engagements commerciaux pourront être constatés par la preuve testimoniale dans tous les cas où le tribunal croira devoir l'admettre, sauf les exceptions établies pour des cas particuliers.

(2) Art. 2 de la loi du 15 déc. 1872.

(3) *Contra*, NAMUR, n° 244.

que, en matière de commerce, un contrat passé suivant les formes civiles a toute sa force probante, mais ce qui est important, c'est que l'art. 25 ajoute qu'elles ne sont pas indispensables et qu'on peut s'en passer. Ce qui fait la règle, c'est le minimum de conditions. Ceux qui en ajoutent et se rattachent au droit civil prennent des précautions voluptuaires et s'ils le font, c'est qu'ils le veulent bien. Le cas exceptionnel de qui se place volontairement sous des règles plus étroites est sans influence sur ceux qui se tiennent dans les limites plus larges du droit commun. Tel est le sens de cette disposition. Il est confirmé par le final de l'art. 25 : « Sauf les exceptions établies pour des cas particuliers. » C'est bien l'espèce actuelle. Les travaux préparatoires ne laissent pas de doute sur ce caractère particulier (1). On a voulu rendre particulièrement stables les transactions portant sur l'achat et la vente des navires et les soustraire aux incertitudes des preuves aléatoires, par témoins et présomptions. Cet argument, puisé dans la Cause de la Loi et fondé sur la réalité des choses, est assurément le plus concluant.

175. — Dans quelle langue peut être rédigé l'acte écrit? — Les langues étrangères sont écartées des actes publics. En est-il de même des actes sous signature privée? Evidemment non. On doit donc admettre qu'entre parties ils font foi, quelle que soit la langue employée. Mais vis-à-vis des tiers et en ce qui concerne la transcription? Ici, les langues étrangères n'ont pas cours. Mais, laquelle des langues nationales peut-on employer? Le flamand est-il licite? Absolument. Puisqu'on peut rédiger l'acte de vente sous seing privé en flamand, il faut admettre comme conséquence nécessaire que la transcription peut se faire en flamand.

176. — Faut-il autant de doubles que de parties ayant un intérêt distinct? — Telle est la règle en droit civil (art. 1325). Mais si la vente est commerciale, peut-on admettre que l'art. 1325 qui, sans conteste, ne s'impose pas aux matières commerciales, est applicable, parce que l'art. 2 réclame un acte écrit? L'art. 2 est une dérogation à l'art. 25 de la loi de 1872. Les dérogations s'interprètent strictement. Il veut un acte écrit mais ne mentionne point la nécessité d'un double. On ne peut donc pas en exiger. Quelle sera la valeur d'un acte écrit

(1) N. B nos 988, 1353

sans double ? On pourrait dire qu'il équivaudrait au commencement de preuve par écrit, non par application du droit civil, mais par application de la loi de 1872, et pourrait donc se compléter par témoins et présomptions, mais ce détour est superflu : pareil acte est au vœu de la loi maritime, une preuve complète et entière.

176*bis*. — La promesse de vente. — Le nantissement. — Le principe que l'art. 2 étant dérogatoire est d'interprétation stricte, nous fait dire que la promesse de vente ne rentrant pas dans ses limites, n'est pas soumise à la condition de l'écriture et peut se prouver conformément au droit commun (1).

Pour le nantissement, il y a un texte spécial (2), qui exige un acte public ou sous seing privé, dûment enregistré, si la vente est civile. Dans le cas où la vente est commerciale, le gage s'établit en suivant les règles exigées pour la vente des navires (3). Il faut donc un acte écrit.

177. — La prescription acquisitive échappe à cette formalité. — Les navires peuvent s'acquérir par prescription. L'écrit exigé par l'art. 2 n'est pas une condition du transfert de la propriété mais seulement une preuve de ce transfert. La prescription acquisitive est donc possible. Elle est trentenaire (4).

Mais vis-à-vis des tiers la prescription même trentenaire est sans effet par elle-même, puisque la loi exige une transcription pour que l'acte leur soit opposable.

178. — L'écriture, la transcription et leur portée vis-à-vis des tiers. — Vis-à-vis des tiers, l'écriture constitue une condition de la vente puisqu'elle doit être transcrite pour leur être opposable.

La transmission de la propriété des navires est réglée au regard des tiers comme celle des immeubles. Les travaux préparatoires portaient que cette transcription aurait

(1) Valroger, n° 129.
(2) Art. 2074, C. civ.
(3) Art. 1er de la loi du 5 mai 1872.
(4) Jacobs, n° 7; Desjardins, n° 90; De Valroger, n° 2255; Lyon-Caen, n° 1644.

lieu sur la lettre de mer (1). Cette disposition fut remplacée par la transcription dans un registre unique et spécial tenu pour le royaume entier, à Anvers, chez le conservateur des hypothèques. Ces deux propositions ne s'excluaient nullement. Une objection de détail tirée de la loi de 1873 sur les lettres de mer en est la cause (2).

Bien que le texte de l'art. 2 ne parle que de la vente, l'intention du législateur n'est pas douteuse. En réglant ce qui est le cas le plus fréquent il a voulu les régler tous. On devrait donc corriger cette rédaction vicieuse qui apparaît comme un lapsus évident. En réalité, seraient soumis à transcription tous les transferts de propriété (3), en cas de donation, l'acte authentique de l'art. 931 du Code civil; de même l'acte d'abandon (4) ou de délaissement (5).

Telle est la doctrine généralement reçue. Bien qu'elle ait pour elle le bon sens et l'équité, nous devons avouer que ne reposant que sur des arguments d'analogie, elle est au fond assez fragile. Il est fort regrettable que les lois soient mal rédigées. C'est généralement le cas et la jurisprudence obéit à un sentiment fort louable en tentant de les corriger, mais quand elles établissent des dérogations à des règles, c'est une voie dangereuse et peu sûre que d'invoquer leur imperfection pour étendre un texte qui doit être d'interprétation stricte. Au moins faudrait-il transformer les méthodes d'interprétation des lois dans leurs principes les plus essentiels pour avoir une autre opinion (6). Tout au plus pourrait-on dire que les transmissions volontaires qui sont des substitutifs de la vente, ont été visées tacitement par cette disposition (7).

Toute vente de navire y est assurément soumise, qu'elle soit totale ou partielle, qu'elle porte sur la propriété ou sur un des démembrements, nue-propriété ou usufruit, que le navire soit ou non en Belgique, qu'il batte ou non pavillon belge, qu'il soit en construction ou

(1) Jacobs, nº 6. — N. B. nºˢ 972, 1112, 1287, 1354, 1441.

(2) Voir nº 53;

(3) Jacobs, nº 7.

(4) Art. 7.

(5) Art. 199.

(6) Cette solution n'est pas impossible, mais elle implique un bouleversement complet des habitudes de nos jurisconsultes (voir l'Introduction chap. V).

(7) Voir nº 85.

achevé (1). La dation en gage d'un navire doit également être transcrite si elle est commerciale (2). Si elle est civile elle doit être enregistrée (3).

179. — Effets de la transcription. — Ils sont les mêmes que ceux de la transcription des immeubles. L'acte qui, auparavant, ne liait que les parties devient par ce fait opposable aux tiers (4).

180. — Conditions de fond. — Qualité de propriétaire. — Droit du capitaine. — Liquidateurs de société. — La vente des navires est soumise aux mêmes règles que la vente en général. La vente de la chose d'autrui est nulle (5). Il faut être propriétaire ou mandataire spécial et exprès. Le capitaine n'ayant mandat que pour les actes relatifs aux besoins du navire et à ses expéditions sortirait de ses attributions en vendant un navire, sauf le cas de l'art. 27, s'il y a innavigabilité légalement constatée.

L'innavigabilité a plusieurs sens (6). Elle peut être notamment *absolue* ou *relative*. Elle est absolue quand le navire est à la fois hors d'état de tenir la mer et hors d'état d'être réparé. Elle est relative quand les réparations sont possibles mais que des circonstances indépendantes du navire et de ses avaries viennent en empêcher l'exécution, par exemple l'absence d'outillage à proximité ou le coût excessif des dépenses. Le droit du capitaine s'étend à cette dernière hypothèse (7). Qu'arriverait-il, si par une fausse appréciation, le capitaine vendait un navire qui n'était pas innavigable? La bonne foi des parties peut-elle maintenir à la vente ses conséquences? Nullement. En sortant des

(1) Cf. art. 138.
(2) Art. 1er de la loi de 1851.
(3) Art. 1er de la loi du 5 mai 1872.
(4) Art. 2074, C. civ.
(5) Art. 1599, C. civ.
(6) Voir n° 42. Voir en Allemagne le § 479 du Code maritime.
(7) Jacobs, nos 170 et s.; Lyon-Caen et Renault, nos 134 et s.; De Valroger, II, nos 449 et s.; Desjardins, nos 517 et s.

limites de l'art. 27, le capitaine a dépassé ses pouvoirs. Il y a vente de la chose d'autrui. Elle est nulle. Il ne reste à l'acheteur qu'un recours éventuel en dommages-intérêts contre l'auteur du dommage qu'il a pu subir.

On pourrait contester de même le pouvoir des liquidateurs d'une société qui sont des mandataires généraux. Ils ont cependant le droit le plus absolu à cet égard. Sauf restrictions expresses, ils peuvent, en effet, réaliser les valeurs mobilières de la société (1) et les navires sont meubles. Mais, par une inconséquence de la loi, ils ne peuvent hypothéquer qu'avec l'autorisation de l'assemblée générale.

En Angleterre de même qu'en Belgique, personne ne peut vendre un navire si ce n'est le propriétaire, ou son mandataire exprès. Le capitaine n'est vendeur régulier, sans autorisation spéciale, que dans le cas d'extrême nécessité (2). La jurisprudence anglaise ne considère pas comme valables les ventes qui seraient consenties en dehors de ces pouvoirs, fussent-elles régulières à l'étranger (3).

En Allemagne, mêmes principes. Le capitaine ne peut vendre le navire que dans le cas d'urgente nécessité, sur expertise et sous le contrôle du consulat allemand voisin. La vente doit être publique (4).

181. — Quelle est l'étendue de la nature de l'objet vendu? — Le plus souvent c'est affaire de stipulations contractuelles. En règle générale et sauf intention contraire l'objet vendu doit être réellement un navire, corps, agrès et apparaux (5), c'est-à-dire qu'il doit être susceptible de naviguer, et correspondre à la définition que nous avons donnée du navire de mer (6).

Il va de soi que si la vente a eu pour objet non un navire mais une coque avariée ou quelque chose d'analogue, l'acheteur ne pourra pas faire grief de l'innavigabilité qui est absolue.

La question ne devient délicate que dans les cas d'innavigabilité relative (7). L'acheteur peut-il arguer des réparations nécessaires pour

(1) Art. 114 de la loi des sociétés.
(2) Abbott, Part. I, ch. I.
(3) Voir n° 188 : 1 et s.
(4) § 530 de la loi allemande.
(5) Voir n° 18 et s.
(6) Voir n° 1 et s.
(7) Voir n° 180.

faire annuler la vente à cause d'erreur? Nullement. Il n'en serait autrement que si le vendeur avait caché les vices de l'objet vendu.

Généralement les ventes de navires sont conclues sous réserve de visite du navire par un expert. La vente n'est alors parfaite que si le vendeur, l'expertise effectuée, persiste dans sa pollicitation.

Telle est la solution dans notre droit. Elle est la même en Angleterre.

182. — Le fret est-il compris dans la vente? — Oui, si c'est un accessoire du navire (1), non, si le fret est le résultat d'un contrat indépendant du bâtiment (2).

Ces deux opinions sont excessives. Les navires sont meubles, le fret est le prix du loyer de ces meubles. Il faut appliquer les principes du droit commun. Les loyers sont des fruits civils qui s'acquièrent jour par jour. Ils doivent donc être partagés entre vendeur et acheteur au prorata du voyage en cours (3).

183. — Les contrats d'affrètement. — Les contrats convenus avec le vendeur passent-ils de plein droit à l'acheteur? De plein droit, non. La vente est un contrat qui crée un droit réel. L'affrètement ne concerne que les obligations des parties contractantes. De ce qu'il y a droit réel de propriétaire il ne s'ensuit pas qu'il y ait droit d'obligation de fréteur. Mais en fait, le plus souvent, les conventions d'affrètement étant connues des acheteurs, ils y consentent par le fait de l'achat, et l'affrètement en cours entre dans les stipulations conventionnelles. Il en est autrement en matière immobilière. Là l'art. 1743 du Code civil protège les conventions conclues par le vendeur.

184. — Transmission de la propriété des bateaux d'intérieur et des barques de pêche. — L'art. 2 de la loi de 1879 étant d'interprétation stricte, il ne peut être question d'exiger un acte écrit. Le droit commun reprend son empire : *En fait de meubles possession vaut titre* (4). Toutes les transmissions de propriété des meubles terrestres sont applicables à ces objets.

(1) VALROGER, n° 142.
(2) LYON-CAEN et RENAULT, n° 145 tome V.
(3) JACOBS, n° 11; DESJARDINS, n° 78.
(4) Anvers, 4 nov. 1867, J. P. A., 1867, I, 346. — Charleroi, 11 janv. 1873, J. P. A., 1873, II, 112.

185. — Quels sont les droits frappant les mutations de propriété des navires? — Les navires sont des meubles et sont donc soumis aux droits d'acte seulement et non aux droits de mutation. En outre, on applique le tarif frappant les meubles, soit le tarif proportionnel.

Par une loi dérogatoire du 12 avril 1864, les actes d'acquisitions de navires sont cependant soumis au droit fixe de fr. 2.40. De même toutes les obligations dérivant directement du contrat d'acquisition. Il n'y a pas d'acquisition verbale de navires, la loi de 1879 exigeant un écrit pour les ventes, c'est-à-dire, malgré l'inexactitude de la terminologie, en réalité pour toutes les transmissions volontaires entre vifs, à titre onéreux, c'est-à-dire l'échange, la licitation, la dation en paiement, le partage avec soulte qui sont des substitutifs de la vente. Les transmissions à titre gratuit ne profitent pas de cette exception. L'acquisition doit porter sur la propriété du navire. Les baux ne profitent pas de cette exception (1), mais l'acquisition peut porter sur une part de propriété, soit sous la forme d'une part indivise, soit sous la forme d'un démembrement de la propriété. Les bateaux ne jouissent pas non plus du droit fixe, la loi employant le mot « navire » qui a trait à la seule navigation maritime. Cependant pour favoriser la navigation intérieure, deux circulaires du ministère des finances, l'une du 22 juillet 1869 (2), l'autre du 12 octobre 1872 (3), ont interprété le mot « navire » dans un sens extensif, en y comprenant les bateaux affectés au transport des marchandises et des personnes. Tous autres bateaux, bacs, instruments nautiques ou autres, flottant sur les eaux, demeurent sous l'empire du droit commun (4).

L'acquisition du navire emporte acquisition des accessoires, agrès et apparaux. La vente des autres objets mobiliers qui s'y trouvent, les choses chargées, par exemple, reste frappée du droit proportionnel.

Quand l'acquisition prend la forme d'un échange, faut-il assimiler le contrat à l'acquisition de navires et percevoir le droit fixe?

L'affirmative paraît s'imposer, l'échange étant assimilé à la vente. On objecte que la chose n'est vraie que pour les échanges de navire à navire, que pour les échanges de navire contre d'autres objets, du

(1) PAND. B., v[is] *Navire* (*Disp. fisc.*), n° 30; *Charte-partie*, n[os] 38 et s.; SCHICKS, Dictionnaire, *Acquisition de navires à titre onéreux*, n° 2; *Bail*, n° 19.

(2) Coll. circ. fin., n° 771.

(3) *J. enreg.*, n° 12004.

(4) PAND. B., v° *Navire* (*Disp. fisc.*).

bois par exemple, c'est le tarif frappant la vente de bois qui doit être appliqué, parce que c'est le droit commun. Cet ingénieux système ne tient pas compte du texte ni des intentions législatives. Le texte dit « acquisition de navires », tout acte qui amène l'acquisition d'un navire y est soumis. Un échange de bois contre un navire amène incontestablement l'acquisition du navire. En outre, la loi a voulu exonérer les transmissions de la propriété des navires à titre onéreux sans s'inquiéter de la nature des contre-prestations (1).

Rappelons également que le droit est perçu sur l'acte, c'est-à-dire sur le titre. S'il y a un seul acte, il y aura un seul droit, à moins qu'il n'y ait réunion de plusieurs ventes en un seul acte, auquel cas il y aura pluralité de droits.

186. — Droit comparé. — 1. — *En France*, l'art. 195 du Code de commerce règle un système analogue à celui de la loi belge. Sous le régime de la loi du 27 vendémiaire an II antérieure, toute vente de bâtiments devait, au contraire, contenir copie de l'acte de francisation et être faite devant officier public. Cela n'est plus de rigueur. Les ventes de navires par acte public sont pourtant encore d'usage. Les officiers publics qui les passent sont d'ordinaire les courtiers maritimes (art. 80, C. comm.).

Quant aux tiers, il faut, outre l'art. 1328 du Code civil sur la date certaine, observer la formalité de la transcription au registre de la mutation en douane (2) ou registre des francisations. Le transfert doit être mentionné au dos de l'acte de francisation.

2. — *En Angleterre*, la propriété se transfère au moyen d'une lettre de vente *(bill of sale)*. Elle contient la description du navire et se fait suivant une formule donnée par l'administration. Elle est accompagnée de déclarations assermentées et de témoignages (3) et doit être portée au livre du port d'enregistrement. Si ces formalités ne sont pas observées, les tiers peuvent ne pas reconnaître la vente. En outre, mention du transfert doit être portée au dos du certificat d'enregistrement. Si l'achat n'est pas enregistré, la vente peut être réputée nulle vis-à-vis des tiers (4).

(1) *Contra* : Pand. B., v° *Navire* (*Disp. fisc.*), n°s 44 et s.

(2) Valroger, n°s 136 et s. Cour de cassation, 3 juin 1863. D. 63, 1, 289. Cf. D. 77, 1, 209.

(3) M. Sh. Act., art. 24 et s. (voir ci-dessus, n° 92).

(4) Abbott, p. 38 — n° 92.

Le principe britannique est que l'acheteur doit se protéger lui-même. A lui de se renseigner sur les droits réels qui peuvent grever le bâtiment. A cet effet l'acheteur ne doit pas se contenter du *certificate of registry* que le capitaine garde à bord, mais doit consulter le registre spécial tenu dans le port d'immatriculation du navire et sur lequel les hypothèques sont inscrites.

3. — *En Allemagne*, la transmission totale ou partielle de la propriété des navires se fait par le seul accord des volontés contractantes (art. 474) sans formes spéciales. Mais chaque partie peut exiger de son cocontractant un acte public et authentique de vente (art. 475). La vente comprend tous les objets qui font partie de l'inventaire du navire (art. 478). Mention du transfert a lieu sur le registre du port d'attache et sur la lettre de mer (*Schiffsbrief*) (1).

4. — *En Autriche*, le transfert est porté sur le registre maritime et sur la lettre de mer. Si l'aliénation a lieu à l'étranger, le consul en avise le port de registre et la mentionne sur la lettre de mer (2).

5. — *Aux Etats-Unis*, un acte de vente ou transfert de navire ou portion de navire ne peut être valable que du vendeur, ses héritiers ou ayants droit ou des personnes en ayant connaissance qu'autant que cet acte de vente ou transfert a été inscrit au bureau du receveur des douanes où ce navire est enregistré (3). Un certificat nouveau est alors délivré (4).

6. — *En Espagne* (art. 22, 2° et 573), l'écriture est nécessaire : les Codes de commerce ne donnent à l'aliénation d'un navire, d'effet à l'égard des tiers que du moment où elle est inscrite sur le registre du commerce du port d'attache (5).

Si la vente a lieu à l'étranger, les formalités sont les mêmes qu'en Italie.

7. — *En Italie*, toute aliénation de navire doit être faite par écrit, par acte public ou sous signature privée avec, vis-à-vis des tiers, transcription dans les registres du bureau maritime où le navire est inscrit et inscription sur la lettre de mer ou acte de nationalité (art. 483, 484, 489) (6).

(1) Voir n° 100.
(2) Voir n° 95.
(3) Lyon-Caen et Renault, n° 128.
(4) R. S. 4192, 4159, 4164. L. 5 juillet 1884, sect. 2.
(5) Cf. n° 98.
(6) Cf. n° 96.

Si la vente a lieu à l'étranger, la transcription a lieu sur le registre du consulat et une copie certifiée en est adressée au port d'attache.

8. — *En Portugal*, règle analogue (art. 96, 3°). Toute transmission de navire doit avoir lieu par acte authentique (art. 490). Le transfert est inscrit sur le registre de commerce et l'aliénation transcrite sur le passeport royal. La vente à l'étranger est enregistrée chez le consul et copie en est adressée au greffe du tribunal de commerce du port d'attache (art. 410, §§ 2 et 3).

9. — *Aux Pays-Bas* le transfert est transcrit sur un registre. A l'étranger on suit la *lex loci* (1).

10. — *Dans les pays scandinaves*, le transfert a lieu dans le registre maritime et mention en est faite sur le certificat d'enregistrement (2) qui peut aussi être délivré à nouveau (3). Si le fait se passe à l'étranger, la notification doit en être adressée, en Suède, à la Chambre de commerce et un nouveau certificat est annexé au certificat primitif (4).

L'armateur gérant ne peut, sans pouvoir spécial, emprunter de l'argent au nom de l'armement, ni vendre, hypothéquer ou assurer le navire.

11. — *En Russie*, le transfert est porté sur le registre maritime du port d'attache et mention en est faite sur la patente de navigation (5).

187. — De la vente forcée. — La vente forcée est également un des moyens d'acquérir la propriété d'un navire. Nous en examinerons plus loin la nature et les effets (6). Elle n'est pas un mode d'acquisition commercial (7).

188. — Conflits de lois. — La vente peut avoir lieu, soit dans le pays, soit à l'étranger; elle peut concerner soit un navire belge, soit un navire étranger; enfin, elle peut être faite entre Belges, entre étrangers, entre Belges et étrangers.

Ces différentes hypothèses donnent lieu à des conflits.

(1) Art. 310. Voir n° 83.
(2) Danemark. Loi du 1er avril 1892, art. 39, 43, 44, 45.
(3) Suède. Loi du 27 novembre 1891, art. 12.
(4) Norvège. Loi du 20 juillet 1893.
(5) C. comm., art. 142, 152, 166. Cf. n° 97.
(6) Voir ce volume *in fine*.
(7) Voir n° 171*bis*, chapitre IV. Voir aussi le § 6.

Quelle est la loi qui régit les transmissions de propriété des navires (1)? Est-ce la loi du lieu de la vente, du tribunal saisi, du lieu où se trouve le navire, ou de son pavillon?

Examinons les différentes hypothèses possibles :

1. — *Un navire belge est vendu à l'étranger par des Belges : 1° à des Belges; 2° à des étrangers.*

Au 1°, la loi belge est évidemment applicable. La plupart des législations visent expressément ce cas et règlent d'une façon spéciale les formalités de la transmission de la propriété (2). Dans l'absence de dispositions spéciales à la loi belge, l'art. 2 de celle-ci vise cette hypothèse. L'acte sera donc fait par écrit, puis transmis à Anvers au bureau du conservateur des hypothèques.

Au 2°, vente d'un navire national à l'étranger, la vente peut être totale ou partielle et peut amener ou non la dénationalisation du navire selon que la part aliénée dépasse ou non la quotité légale de propriété étrangère.

En cas de vente totale, il y a perte de la propriété du vendeur, transfert à l'acheteur étranger et en même temps dénationalisation ou perte du pavillon. Cette perte du pavillon est certainement réglée par la loi belge. Mais le transfert de propriété? Est-ce le droit des acheteurs étrangers, du lieu où le transfert a eu lieu, ou du tribunal saisi de la contestation? Aucune de ces solutions n'est possible, au moins d'une manière absolue. Il faut distinguer selon que la vente est appréciée au regard du droit belge ou à l'étranger. Dans le premier cas, le tribunal belge appliquera la loi du pavillon, loi nationale en même temps pour la perte de la propriété, la loi étrangère pour l'acquisition de la propriété par l'étranger. Dans le second, le tribunal étranger verra en conflit la loi belge et la *lex fori* ou la *lex rei sitæ*. Quels principes suivra-t-il? Les mêmes que ceux que devrait appliquer un tribunal belge ayant à apprécier la vente d'un navire étranger à des Belges et à l'étranger (3), c'est-à-dire que l'ordre public du *forum* viendra primer la loi des pavillons (4).

(1) Codes étrangers. Code portugais, art. 487.

(2) Ce sont généralement les consuls qui sont chargés de cette mission : Code portugais, art. 490; Code espagnol, art. 578; Code italien, art. 483; Code égyptien, art. 860; Code argentin, art. 3.

(3) Voir ci-dessous, n°s 2 et s.

(4) Voir n° 180 *in fine*.

Et si la vente est partielle? Il faut distinguer si elle dénationalise le navire ou non. Dans l'affirmative, la vente partielle doit être assimilée à la vente totale. Dans l'autre hypothèse, il n'y a place que pour l'application de la loi du pavillon. La réserve de l'ordre public de la *lex fori*, sans être impossible, sera d'application fort rare. En effet, la copropriété des navires est une association. Les sociétés sont régies à l'étranger par leurs lois nationales en ce qui concerne les droits des associés sur leurs parts. Ils ne peuvent avoir plus de droits qu'il ne leur en a été créé, et ne peuvent donc en transférer davantage. *Nemo plus juris ad alium transferre potest quam ipse haberet.* Cet adage, qui peut n'être pas absolument vrai en cas de changement de pavillon, l'est rigoureusement si le pavillon reste le même (1).

2. — *Un navire étranger est vendu en Belgique par des Belges ou des étrangers à des Belges.*

Faut-il appliquer la loi du lieu de la vente, c'est-à-dire la loi belge, ou bien la loi, non des propriétaires du navire, mais de son pavillon qui, dans l'espèce, est étranger, anglais par exemple?

La jurisprudence française a rendu sur ce point quelques grands arrêts (2).

Ces décisions obligent toute aliénation de navire étranger faite en France de passer par les formalités requises par la loi française pour être opposable aux tiers.

Cependant, elles ne tranchent pas explicitement la controverse entre la loi du lieu de la vente et celle du pavillon (3).

A ce sujet, deux opinions radicalement opposées sont en présence.

D'après la première opinion, c'est la loi du lieu de la vente qui règle les conditions de celle-ci : 1° quant aux formes de la vente, en vertu du principe : *Locus regit actum* (4); 2° quant au fond, par application de la *lex rei sitæ*, applicable à toutes les ventes mobilières, les navires étant, en effet, des meubles.

Telle est la doctrine dont s'inspirent partiellement les arrêts français rappelés ci-dessus.

(1) « De la vente volontaire de navires nationaux à des étrangers », par LEVILLAIN, *J. D. I. P.*, 1896.

(2) Cour de cassation du 19 mars 1872 (SIREY, 1872, 1, 238); Arrêt de la Cour de Rouen, du 31 juillet 1876 (SIREY, 1877, 2, 129); Jugement du tribunal du Havre, du 14 août 1877.

(3) Voir au numéro suivant.

(4) DE VALROGER, I, 138.

D'après la seconde, c'est la loi du pavillon qu'il faut appliquer. Les motifs sont : 1° que les lois qui règlent l'octroi du pavillon sont généralement celles qui organisent le régime de publicité pour les mutations dans la propriété, et ce, dans l'intérêt des tiers. Or, l'intérêt des tiers d'être renseignés exactement sur la propriété d'un navire joue un rôle essentiel, non seulement au point de vue de l'équité et de l'honnêteté dans les opérations de crédit maritime, mais encore au point de vue de l'application de la loi dans la transmission des biens. La législation, qui a créé la personnalité du navire et son état civil, a également réglé les droits du navire en cas d'aliénation. Ces droits sont acquis à tous ceux qui ont intérêt à s'en prévaloir. Personne n'admettrait un instant que, pour supprimer l'état civil d'un navire, il lui suffirait de traverser des eaux étrangères. Comment admettre alors qu'on lui supprime une partie de cet état civil, quand en s'aliénant il ne fait qu'appliquer cet état civil même, c'est-à-dire la loi personnelle qui le régit au point de vue des mutations de propriété?

2° Le principe que le navire constitue, en droit international privé, comme en droit international public, une portion mouvante du territoire national, amène à la même conclusion. Pour défaire la loi qui l'a institué et réglé, il faut faire appel à cette loi même. Même raisonnement si l'on songe que le navire a un statut personnel. Pour enlever à quelqu'un la qualité de citoyen belge, il faut que les conditions légales pour la perte de la qualité de Belge soient remplies ;

3° L'intérêt du crédit maritime international commande d'adopter la loi du pavillon. Il est bien plus aisé pour les tiers d'être renseignés sur la valeur d'un navire, dès que son pavillon indique nettement la législation applicable. Si c'est le lieu de la vente qui règle le droit, il suffira d'aller négocier un navire dans un pays qui n'édicte aucune mesure en faveur des tiers, pour léser ceux-ci. Enfin, pareille doctrine pousse les législations à mettre sous le régime unique de la loi du pavillon tout ce qui concerne le crédit maritime, solution conforme à la réalité de la plupart et à laquelle nul principe de droit international ne contredit.

4° Les arguments donnés à l'appui de la loi du lieu de la vente ne sont pas sérieux.

L'application de la maxime *locus regit actum* ne résout pas le problème. Ce principe ne vise que les conditions extrinsèques des actes, celles qui sont de pure forme.

On sait qu'on divise les conditions d'existence des actes en Droit

international privé en conditions de fond qui définissent la nature même du Droit et de forme qui concernent leur réglementation extérieure. Parmi ces dernières il y a les formes *extrinsèques* qui sont étrangères à la nature même du Droit, et les formes *intrinsèques* qui, participant à cette nature, lui donnent, au moins partiellement, un caractère substantiel et solennel, surtout dans l'intérêt des tiers. De même dans le conflit des lois de procédure on distingue les *formes décisoires* qui sont régies par la loi du Droit contesté et les *formes ordinatoires*, pures formalités extérieures qui dépendent de la *lex fori*.

On ne peut admettre la thèse ci-dessus qui est celle de M. de Valroger (1), que pour les conditions de pure forme. Pour le surplus il faudra appliquer un autre principe de droit, celui qui régit le fond des actes, soit celui de la *lex rei sitæ*, soit celui de la loi du pavillon.

La *lex rei sitæ* n'est pas plus concluante. Elle n'a tout d'abord que l'apparence d'une solution ; signalons, en effet, que pour le règlement de la question posée, elle peut entrer en conflit avec la loi du lieu de la vente et avec la *lex fori*. On peut, en effet, vendre en Belgique un navire étranger qui est à ce moment dans un autre pays que celui de son pavillon, qui est saisi à l'étranger, par exemple, et soumis à une décision judiciaire étrangère (2). Mais en supposant qu'elles coïncident, est-ce parce que les navires seraient meubles qu'il faudrait admettre qu'ils soient en toutes choses traités comme les meubles ordinaires du Droit civil (3)? *Cessante ratione legis, cessat lex*. On écarte unanimement l'application aux navires de la règle qu'*en fait de meubles, possession vaut titre*. C'est pourtant un des principes essentiels du Droit civil mobilier. Au surplus, ce prétendu axiome qui rattache les meubles à leur situation n'est nullement établi. En Italie, Autriche, Angleterre, Etats-Unis, *mobilia personam sequuntur* (4).

C'est que les navires ne sont pas des meubles. Ce sont des « meubles-immeubles ». Ils sont meubles par nature matérielle, immeubles par l'importance économique qu'ils représentent, leur caractère de portion du territoire et par les dangers de la mer. Les navires sont des « maisons flottantes ».

En outre, notre notion mobilière des navires s'arrête aux frontières

(1) I, n° 138.
(2) Voir ci-dessous.
(3) Lyon Caen et Renault, n° 128*bis*, t. V.
(4) Conf. ci-dessous, n° 4.

de la Belgique. Si on appliquait la loi de la situation avec logique il faudrait conclure qu'un navire change de régime en changeant de territoire et que l'application même du principe dépend d'une question préalable : détermination de la nature juridique des navires dans chaque endroit ; c'est-à-dire de complications sans fin.

La *lex rei sitæ* n'a donc pas de justification et ne résout rien.

Mais si la loi du Pavillon est de nature à introduire dans cette matière complexe une relative clarté, c'est une erreur également de s'imaginer qu'elle puisse résoudre tous les conflits.

Si nous examinons de plus près cette controverse sur le statut des navires, nous constatons qu'elle présente de grandes ressemblances avec les conflits de lois en matière de statut personnel et de nationalité.

Il y a même pour la personnalité du statut des navires une rigueur plus grande que pour les personnes physiques, puisqu'il est licite qu'une personne physique soit sans nationalité, tandis qu'un navire sans nationalité, c'est-à-dire sans pavillon, ne se conçoit pas. Pour qu'il y ait changement de nationalité il faut : 1° que les conditions requises pour la perte de la qualité de régnicole soient réunies ; 2° que les conditions requises pour l'obtention de la nationalité nouvelle soient également réunies. Alors seulement le transfert du statut personnel est accompli. Pour qu'il y ait transfert de propriété d'un navire il se passe quelque chose d'analogue. Il ne suffit pas qu'on applique la loi du pavillon du navire vendu, et que les conditions intrinsèques du transfert de la propriété soient remplies, tant entre parties que vis-à-vis des tiers. Cela suffit à faire perdre la propriété au vendeur. Cela ne suffit pas toujours à faire acquérir la propriété à l'acheteur et à la rendre opposable aux tiers ; il faudra que selon la loi du pavillon nouveau du navire, les conditions de transfert soient également réunies. S'il s'agit, comme dans l'exemple que nous avons choisi, d'un navire britannique vendu en Belgique à des Belges, il faudra : 1° suivre l'art. 44, n° 10, du *Merchant shipping act* de 1894 ; 2° observer l'art. 2 de la loi belge de 1879 (1).

3. — *Un navire étranger (anglais) est vendu à l'étranger (Allemagne) à des Belges pour être nationalisé belge.*

Cette troisième hypothèse pose plus nettement encore la controverse entre la loi du lieu de la vente et celle du pavillon. Faudra-t-il dans l'espèce observer la loi allemande? Pour le transfert de la pro-

(1) Conf. Code portugais, art. 488.

priété entre parties, il suffira, en général, que les conditions requises par l'art. 44 du *Merchant Shipping act* et l'art. 2 de la loi belge soient réunies tant dans leurs conditions de fond que dans celles de forme qui sont essentielles, même si le navire est en Allemagne. Cependant si des difficultés viennent à naître avant que le navire ait quitté les eaux allemandes et si elles sont soumises au forum allemand?

La propriété sera-t-elle transférée, sans observer la loi du lieu de la vente?

Entre parties il peut se faire que des lois étrangères permettent la transmission de la propriété dans des conditions qui violent l'ordre public. Le cas sera rare parce que la plupart des législations ont à ce point de vue des principes semblables.

Le cas se présentera plus souvent au point de vue des garanties vis-à-vis des tiers, notamment de la publicité.

Dans cette hypothèse l'ordre public peut s'opposer à ce que, même entre étrangers et à propos de navires étrangers, on applique des lois qui sont incompatibles avec les lois nationales.

La *lex fori* allemande pourra, dans cette espèce, être invoquée en Allemagne si la vente viole l'ordre public allemand, mais elle n'aura pas d'effet au delà du territoire allemand.

4. — *Un navire étranger est vendu à des étrangers dans les eaux belges.*

Nous avons vu, dans les hypothèses précédentes, la *lex rei sitæ* en conflit avec la loi du pavillon. La loi du lieu de la vente et la *lex fori* ne se sont présentées qu'en second ordre.

Ici intervient un cinquième principe : celui de l'ordre public national.

Mais avant d'en examiner les rapports avec les principes précédents, et les conflits possibles, demandons-nous quelle est l'applicabilité d'une loi étrangère en Belgique en matière de propriété de navires.

Rappelons-nous tout d'abord que les navires sont meubles. La propriété mobilière en droit international privé, et dans les conflits, était régie autrefois par l'adage : *mobilia personam sequuntur.* Les Anglais disent encore : *Personal property has no locality.* Mais ce principe a disparu pour faire place à celui de la loi de la situation des biens, représenté par Savigny et son école. Les écoles actuelles demeurent attachées à cette idée, que l'importance croissante de la propriété mobilière a considérablement renforcée.

Il s'ensuivrait que si les navires étaient des meubles ordinaires, la *lex rei sitæ* seule pourrait leur être applicable. Mais, d'une part, la théorie de Savigny n'est pas à l'abri de la critique, et d'autre part, les navires sont des quasi-immeubles en ce qu'ils ont à la fois une importance immobilière et une circulation régulière et légale : le voyage maritime.

Ils se rapprochent des personnes en ce qu'ils ont un état civil et des choses en tant qu'ils sont objet de propriété. Ils ont donc, pour nous servir d'une expression de notre ancien droit, un statut semi-personnel, semi-réel.

En tant qu'ils sont des personnes ils peuvent amener avec eux leur droit, comme un étranger amène sa capacité, sous réserve de l'ordre public. En tant qu'ils sont des objets de propriété, ils sont soumis à la législation du pays.

Il ne reste donc qu'à déterminer ce qui est de leur statut personnel et ce qui est de statut réel.

Pour trancher cette délicate question il faut se rappeler qu'il y a cinq éléments essentiels à tout droit.

1° Le sujet ou le titulaire; 2° l'objet ou le but du droit; 3° le rapport ou le moyen du droit; 4° la contrainte; 5° le fait juridique et jurigène.

Si nous tenons compte de ces cinq éléments, il suffira que trois d'entre eux aient un caractère réel ou personnel pour que le droit soit réel ou soit personnel.

Le sujet de droit, c'est le navire étranger immatriculé sous son pavillon national et agissant par ses représentants, le capitaine et le consul de sa nation. L'objet du droit, ce sont les limites dans lesquelles il peut jouir et disposer de lui-même, s'engager vis-à-vis d'autrui, se vendre partiellement ou totalement, suivant sa loi nationale. Le rapport de droit, ce sont les moyens grâce auxquels cette disposition ou cette jouissance se réalisent, et cela aussi est de sa nation. Restent la contrainte et le fait juridique. La contrainte de l'autorité locale sur les navires étrangers n'est pas absolue, mais son caractère dominant est indiscutable. De même pour le fait juridique. Il porte sur la capacité d'un être étranger, mais il naît dans un territoire soumis à une loi.

Résulte-t-il de cette analyse qu'à s'en tenir à la technique juridique, la personnalité du droit, c'est-à-dire la loi du pavillon, est la règle ?

Pas absolument. Le fait juridique ou la naissance d'un droit, la contrainte ou sa confirmation, sont des éléments sans lesquels on

n'est plus en présence que d'une règle morale ou d'un droit mort-né. S'ils font défaut, il n'y a pas de droit au sens strict du mot, mais il y a néanmoins une règle qui existe au même titre que les obligations naturelles vis-à-vis de la loi positive.

Si la *lex loci* concorde avec cette règle, elle lui apportera les deux éléments qui lui manquent. Nous aurons un droit complet. La question est donc simple : si les règles de droit, sujet, objet, rapport, coïncident dans la loi du pavillon et dans la *lex loci*, il y a aura lieu d'appliquer cette règle, sans distinguer si c'est à titre étranger ou national, parce que c'est un droit. Si elles divergent et à partir de l'en droit où la contrainte et le fait juridique cessent de coïncider avec les autres éléments, il n'y aura plus qu'une règle morale, qu'une obligation naturelle contre laquelle il n'y aura pas de recours si elle est exécutée, sous réserve de l'ordre public bien entendu.

Tel est le principe qu'il faut appliquer en matière de propriété de navires. Disons encore une fois que ce dernier terme est fâcheux. Les règles qui les régissent devraient être rattachées aux droits personnels et à la capacité de s'obliger, et non pas aux droits réels comme les législations d'aujourd'hui le font en majorité.

Le navire peut donc disposer de lui-même, selon sa loi nationale, sauf l'ordre public.

Nous pouvons maintenant reprendre l'examen de la question que nous nous étions posée.

Un navire étranger est vendu à des étrangers dans les eaux belges. La loi belge doit-elle être observée ? Nous venons de voir que rien ne s'oppose à ce que le statut personnel du navire régisse cette vente comme si elle avait eu lieu en haute mer. Si la vente suit son cours et si les obligations qui en découlent selon le pavillon sont entièrement accomplies, il faudra en Belgique reconnaître le fait même s'il emporte des conséquences que la loi belge ne connaît pas. Si, au contraire, une contestation surgit, et si la *lex fori* apparaît, la vente sera reconnue par la justice belge, mais seulement dans les limites où la loi, c'est-à-dire la contrainte, sont possibles en Belgique, c'est-à-dire que les conséquences que la loi belge ne peut pas connaître viendront à tomber. Dans l'une et l'autre hypothèse, l'ordre public national vient limiter ces solutions. Si la vente, même accomplie de part et d'autre, emportait des conséquences contraires à l'ordre public, celles-ci seraient tenues pour nulles.

Il est certain qu'*entre parties* la loi étrangère sera le plus souvent applicable en Belgique ; l'acte écrit n'étant en général nécessaire que

ad probationem, il s'agira le plus souvent, en cas de vente, d'une vente de droit commun.

Mais vis-à-vis des tiers ? Il peut se faire que la loi étrangère ne protège pas les tiers. Un navire est vendu en Belgique comme s'il était quitte et libre. Des Belges prêtent sur ce gage. Peut-on leur opposer la loi étrangère ?

Il faut distinguer entre les formalités celles qui sont de pure forme, secondaires, *extrinsèques*. On leur applique le principe *locus regit actum*. Mais les mesures qui protègent les tiers sont des formalités qui touchent le fond du droit. Elles sont *intrinsèques*. Il est inadmissible qu'on applique en Belgique des lois qui ne sauvegardent pas la foi publique. A ce point de vue, les arrêts français rappelés plus haut sont parfaits.

L'application de la loi du pavillon est donc uniquement bornée par l'ordre public.

5. — *Quelle est la loi qui régit les preuves de la vente?*

Cette question se pose à propos de toutes les hypothèses précédentes. Elle est particulièrement délicate en raison du caractère judiciaire des preuves.

Qu'est-ce qu'une preuve? C'est la démonstration judiciaire de la réalité d'un fait. Ce sont les moyens qu'une loi met à la disposition d'un tribunal pour découvrir le fait juridique. Ce sont les formes qu'il faut suivre en cette matière.

Ces formes sont-elles ordinatoires ou de pure procédure, ou bien sont-elles décisoires ou liées au fond du droit ?

Elles sont certainement décisoires puisque d'elles dépend un des éléments du droit : le fait juridique.

Elles ne sont donc pas gouvernées par le principe *Locus regit actum* qui ne s'applique qu'aux formes ordinatoires.

Il reste à choisir entre la *lex loci* ou *rei sitæ* d'une part, la *lex fori* et la loi du pavillon.

Ainsi que nous l'avons déjà exposé (1), ces lois ne s'excluent pas d'une manière absolue, mais sont parfaitement conciliables (2). Elles se limitent cependant l'une l'autre. Ainsi une preuve décisive sous l'empire de la *lex rei sitæ*, peut être insuffisante au regard de la loi du pavillon qui soumet la vente à un supplément de garanties. La

(1) Voir ci-dessus.

(2) Foelix et Demangeat, I, n° 82; Weiss, *Précis de dr. intern. privé*, p. 525; Despagnet, *Précis de dr. intern. privé*, n° 337.

loi du pavillon passera dans ce cas avant la loi de la situation. De même la *lex fori* peut être plus exigeante que la loi du pavillon. Il s'ensuivra de même qu'elle aura le pas sur celle-ci. Ce qu'on peut résumer en disant que la loi du pavillon prime la *lex loci* et est primée par la loi nationale du tribunal saisi.

Les preuves touchant au fond d'un droit sont toujours d'ordre public.

6. — *Quel est l'effet du changement de la nationalité d'un navire sur le régime de sa propriété et spécialement sur son transfert.*

La question est grave au point de vue des démembrements de la propriété (1). Au point de vue de son simple transfert, elle offre peu de difficultés.

Ce changement de nationalité n'a pas d'effet rétroactif sur la validité des aliénations antérieures. Quant à l'aliénation qui coïncide avec la dénaturalisation, elle est soumise aux conditions qu'exige la nouvelle nationalité. Tout navire doit avoir un pavillon. On imagine des individus sans nationalité. On n'imagine pas des navires sans pavillon. Un navire sans loi est hors la loi. La question de la propriété dépend donc de la solution de celle qui concerne la nationalité. La capacité des navires prime leur statut réel.

7. — *Conclusion.* — On peut résumer les considérations qui précèdent en disant que la loi du pavillon doit avoir, dans les transmissions de propriété des navires en général, le pas sur la *lex loci* mais qu'elle se heurte elle-même à l'ordre public national de la *lex fori*. La doctrine qui recommande la loi du pavillon pour la solution des conflits de lois en cette matière, constitue assurément un progrès, mais elle est loin de faire disparaître les désaccords. Le seul remède aux contrariétés des lois, c'est la constitution d'un corps de droit uniforme. Le droit maritime n'a jamais progressé autrement que par l'observance internationale de principes déterminés. Le consulat de la mer, les jugements de Damme, le droit de Wisby, l'ordonnance de 1681, en sont de frappants exemples.

---

(1) Voir à la fin du volume le chapitre relatif au conflit des Droits réels.

CHAPITRE III

La propriété des navires et ses démembrements.

PRÉAMBULE

188*bis*. — La pleine propriété des navires et ses démembrements. — Le droit de propriété, pour les navires comme pour tout autre objet, spécialement mobilier, comporte, dans notre législation, leur jouissance et leur disposition, de la manière la plus absolue, pourvu qu'on n'en fasse pas un usage prohibé par les lois ou par les règlements (1). Le propriétaire, par exemple, peut librement détruire l'objet de son droit, comme il peut en jouir et notamment en tirer plaisir ou profit. La propriété des navires n'a guère que ces deux causes. Elles correspondent à la navigation de plaisance ou à la navigation mercantile. Les navires de guerre et les navires publics ne sont pas objets du droit de propriété mais ressortissent à la notion purement politique de souveraineté.

(1) Art. 543, C. civ.

Remarquons, en passant, que d'habitude on ne recherche pas la cause du droit de propriété. Il y a deux espèces de causes, la *causa proxima* qui se confond généralement avec le fait jurigène, et la *causa remota* qui donne à une institution juridique sa raison au point de vue social et légal (1).

La *causa proxima* du droit de propriété c'est en général la validité de l'acte qui le constitue, contrat de construction ou de vente, par exemple. C'est, en général, la seule dont on s'occupe à propos de la propriété. La *causa remota* est universellement délaissée et spécialement l'usage qui est fait du droit par le titulaire au point de vue social n'intervient généralement pas pour en modifier la nature. C'était là le sens de la formule romaine : *Jus utendi et abutendi.*

Sans faire allusion à la tendance des jurisconsultes contemporains, d'introduire une *causa remota* du droit de propriété, et de la rattacher à l'*exercice* de ce droit, tendance excellente, nous pouvons remarquer que le droit maritime a depuis longtemps fait une distinction semblable. Il a parfaitement séparé le régime des navires de plaisance de celui des navires de commerce. Il s'agit, bien entendu, du droit civil et non du droit administratif (2).

En outre la propriété des navires de commerce se confond, peut-on dire, dans la loi maritime, avec l'armement qui est une opération à laquelle son but, c'est-à-dire son exercice, donne seul son véritable caractère.

C'est un des exemples de la différence de conception

(1) Voir n° 198.

(2) Telle est, en effet, la distinction qu'il faut faire en cette matière. Les prescriptions administratives et de police, même comprises dans la loi de 1879, sont applicables à tous navires de mer comme tels, mais seuls ont droit au régime de faveur de cette loi les navires qui sont marchands. — Conf Vermond, *Manuel de droit maritime*, p. 7 et 8 ; Rodanet et Glandaz, *Manuel de la navigation de plaisance*.

du droit commercial, plus progressif et plus moderne, d'avec le droit civil, souvent résiduaire.

Nous eussions dû exposer ici, en les rattachant à la propriété, les règles touchant l'exploitation des navires. Mais ce point est si important que nous lui consacrerons un traité spécial.

On ne trouvera donc ci-dessous rien de ce qui concerne la jouissance des navires, mais seulement ce qui concerne leur disposition, c'est-à-dire les démembrements de la propriété. Leur aliénation a été traitée dans le chapitre précédent.

Ces démembrements de la propriété n'ont tous qu'un caractère de disposition *partielle*, mais on peut les répartir différemment, selon leur cause, eux aussi.

Les premiers constituent une véritable aliénation volontaire, partielle et définitive. Ainsi les *quirats* ou parts de navire.

Les seconds représentent une aliénation volontaire et partielle aussi, mais éventuelle seulement. Ainsi toutes les formes du *nantissement*, notamment notre hypothèque maritime.

Les troisièmes s'appliquent à des aliénations partielles et éventuelles comme la précédente, mais forcées et non plus volontaires, car les titulaires des droits réels sur le navire en sont créanciers et non propriétaires. Ainsi les *privilèges*.

Viennent enfin les *saisies* où la mainmise des créanciers aboutit à une aliénation sans qu'ils aient de droit réel sur l'objet saisi, et qui ne sont donc pas, à proprement parler, des démembrements de droit de propriété, mais où la vente forcée, qui en est la suite, amène une extinction des droits réels existants.

Nous allons examiner ces différentes hypothèses. Seulement, pour respecter l'ordre de notre loi maritime, nous

traiterons des privilèges avant l'hypothèque, au lieu de faire l'inverse, ce qui serait plus conforme au plan ci-dessus.

§ 1er. — DES PARTS OU PORTIONS DE NAVIRE (QUIRATS) ET DE L'USUFRUIT DES NAVIRES.

189. — Des quirats ou parts de navire. — C'est le démembrement-type de la propriété. Chaque part a tous les droits du propriétaire, sauf la limitation dans leur exercice par le fait de leur coexistence. L'aliénation de ces parts est volontaire et définitive, sauf pacte de rachat.

En droit français, la propriété des meubles et immeubles est divisible à l'infini. Ce principe, indirectement, reçoit en matière civile une atteinte : *en fait de meubles, possession vaut titre*. La copossession, la copropriété d'un meuble sont choses malaisées à maintenir. Tôt ou tard, elles redeviennent individuelles et exclusives. Mais en matière de propriété des navires, cette vérité est sans force. Possession n'y vaut titre qu'après la prescription trentenaire. En général, la propriété y est constatée par écrit, soit qu'il y ait vente, soit qu'il y ait construction, soit qu'il y ait une autre transmission de propriété, le navire étant un objet de trop grande valeur pour qu'on n'en fixe pas la destinée par l'écriture. Cette fixité dans le titre rend plus facile la division du navire en parts. Cette division est sans limites et ne fait l'objet d'aucune disposition légale.

190. — Ancien droit. — Les jugements de Damme, Westcappelle et Mude disent, dans leur article premier, *ende dat schip hooret toe harer tween, drien of meer*, et cette division du navire en quirats était fréquente dans le droit méditerranéen, comme en témoignent les premiers articles du Consulat de la mer (1). Ces copropriétaires jouissaient en général d'un droit de préemption pour le cas où le navire était vendu.

Dans les lois islandaises (2), dans le Wisby stadt lag (3), dans la

(1) Chap. II et s.
(2) GRAGAS, X, chap. II; JONS BOG., c. 25; PARDESSUS, *Coll. lois mar.*, III, 62, 84.
(3) PARD., III, 123, 179.

coutume d'Amsterdam (1), dans le statut d'Ancône de 1397 (2) et la coutume de Valence (3), comme dans l'ordonnance d'Aragon (4) de 1340, on mentionne la division du navire en parts.

191. — Nature de cette copropriété. — Nous l'examinerons en détail, à propos de l'armement des navires. C'est une association de commerce, régie par des règles spéciales. Mais ce point de vue mercantile n'est pas celui du régime civil de la propriété des parts. Ils sont distincts. Il y a d'un côté la société des armateurs qui visent un gain, de l'autre leurs droits, non sur les bénéfices de l'entreprise qui sont aléatoires et en forment le but, mais sur la part de la propriété du navire qui est fixe et en est l'instrument.

Est-ce une indivision? Non pas (5). La caractéristique de l'indivision, c'est l'égalité des titulaires dont le droit porte sur la totalité de l'objet indivis. Ici, au contraire, l'objet est parfaitement divisé. Ce n'est pas une communauté non plus, pour les mêmes raisons. C'est donc une copropriété d'une espèce toute particulière, innommée, dans laquelle les titulaires ont des intérêts communs, en tant qu'associés, et des droits individuels égaux, en tant que propriétaires.

Ces droits individuels sont des droits de propriété absolue (6), puisque ce sont des droits de jouir et de disposer de la part (7).

Il y a analogie avec la propriété des actions d'une société de commerce, titres dont le porteur a la disposition et qui ne sont nullement en communauté. Ce qui est en communauté, c'est l'actif de la société, son passif, l'aléa des bénéfices ou des pertes, ici l'armement.

192. — Droits du copropriétaire sur sa part. — Il en jouit dans les limites de la convention avec ses coquirataires au sujet de l'armement du navire. S'il n'y a pas de convention, il recueille les bénéfices à proportion de son intérêt dans la propriété totale et supporte les pertes dans la même proportion, sauf exercice du droit d'abandon. Peu importe qu'on estime qu'il y a ou non solidarité entre eux. Il peut disposer librement de sa part, à condition d'observer les

(1) Art. 29 et s ; PARD., I, 416.
(2) PARD., V, 116.
(3) PARD., V, 334.
(4) PARD., V, 361.
(5) *Contra :* DALLOZ, *Rép.*, nos 172 et s.
(6) Art. 544, C. civ.
(7) Art. 2 de la loi maritime.

formalités de l'art. 2 de la loi. Sauf convention contraire, cette cession n'est pas subordonnée au consentement des autres copropriétaires. Leur droit de préemption ou de retrait a disparu.

Peut-il hypothéquer sa part? La loi française de 1874, qui a servi de modèle à notre loi de 1879, répondait affirmativement. C'était logique. Qui peut aliéner, peut hypothéquer. La loi de 1879 y a vu un danger, celui de rendre illusoire l'obligation des copropriétaires de contribuer à l'armement du navire. Nous n'avons pas ici à juger cette opinion (1). Le fait est qu'elle interdit au propriétaire d'une part de l'hypothéquer (2). La loi française de 1885 a obéi aux mêmes idées, mais elle a conservé au quirataire ce droit. Elle l'a seulement subordonné au consentement de ses coquirataires.

193. — De l'usufruit des navires. — Un navire peut assurément être donné en usufruit. Mais quel va être le caractère de ce droit? Comment va-t-il s'exercer? A la différence des portionnaires dont tous les droits sont les mêmes, l'usufruitier a la jouissance, mais non la disposition; il doit restituer la substance de la chose à la fin de son usufruit. Comment doit s'entendre la jouissance d'un navire? Recherchons-en la *causa remota*. Elle peut être soit une intention de récréation, soit un but lucratif. L'usufruitier peut-il transformer un navire de plaisance en navire de commerce et réciproquement? Nullement. L'art. 589 du Code civil est formel. Il n'a le droit de se servir des choses qui sont l'objet de son droit que pour l'usage auquel elles sont destinées. Supposons le cas plus fréquent d'usufruit sur un navire marchand. Les fruits civils en sont perçus jour par jour par l'usufruitier, c'est-à-dire le fret. Mais le fret suppose l'armement du navire, c'est-à-dire son exploitation. Nous constatons donc que l'usufruitier se trouve en réalité à la tête d'une maison de commerce qui comprend, d'une part, le bâtiment avec ses agrès et apparaux et son magasin d'armement, d'autre part, l'achalandage et les contrats d'affrètement en cours, c'est-à-dire le revenu du bâtiment, soit, en fin de compte, une *universitas juris*. C'est cet ensemble qui est l'objet du droit de l'usufruitier. Il en résulte qu'il doit continuer le commerce. Quelles sont ses autres obligations? Nous renverrons pour leur examen au volume qui traite de cette *universitas juris* : l'armement.

(1) Voir le volume : *L'Armement*.
(2) *Contra* : PAND. B., v° *Hypothèque maritime*, n°s 64 et s.

Mais le navire, c'est-à-dire le bâtiment, l'objet naturel et mobilier qui constitue une des parties essentielles, que devient-il au cours de cet usufruit? Ceci se rattache à notre sujet. Un navire est un objet qui se détériore rapidement par l'usage. L'art. 589 donne à l'usufruitier le droit de se servir des choses de ce genre et son obligation de rendre se borne à les restituer à la fin de l'usufruit, dans l'état où elles sont. Ainsi en est-il pour le linge et les meubles meublants. Pour l'argent, les grains et autres choses consomptibles, l'usufruitier est quasi-usufruitier, c'est-à-dire qu'il peut les consommer à charge de les rendre à la fin de l'usufruit en pareilles quantité, qualité, valeur ou leur estimation (art. 587). A laquelle de ces deux dispositions se rattache l'usufruit d'un navire? Il est certain que si l'armement n'est pas une chose consomptible, ce qui est certain, le navire, objet matériel, l'est encore moins. Il faut donc écarter l'art. 587.

Mais est-il vrai que l'usufruitier aura accompli ses obligations s'il restitue le navire à la fin de son usufruit, tel qu'il est, sans y avoir fait de réparations? On pourrait peut-être faire appel à l'art. 605, qui met à sa charge les réparations d'entretien. Ce ne serait que faire de la loi une application juste, puisque le navire est un meuble-immeuble, mais une objection tirée du rigorisme de la division en meubles et immeubles est possible. L'art. 589 n'est certes pas fait pour un navire qui ne ressemble assurément ni à du linge, ni à des meubles meublants. Cependant, il n'est pas sans offrir quelque garantie. En effet, c'est l'usage auquel est destiné l'objet qui forme la limite de sa jouissance. Or, cet usage, qui est commercial, exige impérieusement des réparations. Pourrait-on nier que l'exploitant d'un navire soit fautif en n'amortissant pas son usure? Or, l'art. 589 exclut le cas de faute (1). Il s'ensuit que si l'absence de réparations et d'amortissement entame la substance du navire, l'usufruitier ne peut invoquer l'art. 589 qui, étant exceptionnel, est au surplus d'interprétation stricte.

Il est regrettable que nous ayions dû écarter l'application de l'art. 587. Aussi, comme la volonté des parties est libre en cette matière, faut-il recommander, lors de l'institution d'un usufruit sur un navire ou sur un armement, d'en régler minutieusement le régime.

(1) Art. 589. Si l'usufruit comprend des choses qui, sans se consommer de suite, se détériorent peu à peu par l'usage, comme du linge, des meubles meublants, l'usufruitier a le droit de s'en servir *pour l'usage auquel elles sont destinées* et n'est obligé de les rendre, à la fin de l'usufruit, que dans l'état où elles se trouvent, *non détériorées par son dol ou par sa faute.*

La règle la plus simple est celle qui institue, comme pour les choses consomptibles, une estimation sur inventaire et, à vrai dire, une double estimation. La première se fait au début de l'usufruit et fixe la valeur et l'espèce des choses usufructuées. La seconde se fait à la fin de l'usufruit. La balance entre les deux représente le doit ou l'avoir personnel de l'usufruitier. S'il y a perte, il est tenu de suppléer. L'excédent de gain lui reste propre. Ce régime conventionnel est de nature à simplifier les choses.

Les obligations de l'usufruitier, qui doit jouir de son usufruit en bon père de famille, comportent comme garantie une dation de caution. Dans le cas où cette caution ferait défaut, le propriétaire peut exiger que les meubles qui dépérissent par l'usage soient vendus pour le prix en être placé (art. 603). Cette disposition s'applique aux navires et à l'armement.

Il s'agit dans ce qui précède de l'usufruit volontaire. L'usufruit légal est soumis au droit commun (art. 384 et s. du Code civil).

193*bis*. — Droit comparé. — *En Allemagne,* l'aliénation d'une part n'est pas subordonnée au consentement des copropriétaires (1).

En Angleterre, la propriété d'un navire est divisée en soixante-quatre parts et il ne peut donc y avoir plus de soixante-quatre copropriétaires. Ces parts ne peuvent être fractionnées, mais cinq personnes au plus, physiques ou morales, peuvent être enregistrées comme copropriétaires d'une part, et elles seront considérées comme une seule personne (2). Chaque propriétaire de part peut en disposer sans le consentement des autres propriétaires de parts.

En Espagne, le Code de commerce espagnol (3) a maintenu le droit de retrait *(derecho de tanteo y retracto)* au profit des copropriétaires en cas de vente à des étrangers.

194. — Régime des bateaux d'intérieur et des barques de pêche. — Ce régime n'offre rien de spécial au point de vue des démembrements de la propriété. Tous les démembrements de propriété dont les meubles ordinaires sont susceptibles y trouvent place. La règle qu'*en fait de meubles possession vaut titre* y a tout son

(1) § 503.
(2) Art. 5, M. Sh. A., 1894.
(3) Art. 575.

empire. Il n'en est pas de même en ce qui concerne l'*armement* des barques et bateaux. Le projet de loi sur la navigation intérieure (1) organise un armement des bateaux et les assimile au régime des navires de mer.

§ 2. — DROITS DE SUITE ET DE PRÉFÉRENCE.

194*bis*. — Le droit de suite et le droit de préférence. — Ici le démembrement de la propriété n'est plus volontaire, comme pour les quirats, il est forcé. L'exercice de l'armement entraîne des dettes. Certains créanciers, par le fait de la nature de leurs créances, ont un droit réel sur les navires. Ce droit est, en outre, préférentiel, c'est-à-dire que le navire garantit l'intégralité de leur créance avant toute autre d'un rang inférieur.

ARTICLE 3 (ancien 190).

Les créanciers ayant privilège ou hypothèque inscrite sur un navire le suivent en quelques mains qu'il passe pour être colloqués et payés suivant l'ordre de leurs créances et inscriptions. (V. 4, 5, 6. L. 16 déc. 1851, 12 s. 18. 19.—Comm. anc. 214(2).

195. — Raison d'être des privilèges. — L'institution des privilèges a existé, en matière maritime, de tout temps, et se retrouve dans toutes les législations. Le droit de gage général des créanciers sur les biens de leur débiteur tel que le Code civil l'établit (3) est assurément insuffisant.

(1) Chap. III, art. 43 et s.

(2) ANCIEN DROIT FRANÇAIS : Art 1 et 2 de l'Ord. de 1681, liv. II tit. X. Code de 1808, art. 190. Projet français de 1867, art. 190.

CODES ÉTRANGERS : Code portugais, art. 574 et s.

(3) Art. 2092, C. civ.

Dans l'ancien droit ils étaient relativement peu nombreux, mais ils étaient occultes et leur classement délicat. Le Code de commerce français et la loi belge en ont allongé la liste. C'est à la fois un bien et un mal. Les privilèges se justifient en général par le principe que les créances conservées cèdent le pas à celles qui en ont assuré la conservation et leur classement, suivant une expression de M. Perrée (1), « est favorable au commerce qui aime avant tout la précision et l'ordre ». A ce point de vue la réforme de 1807 est heureuse (2).

D'autre part, leur nombre excessif et leur caractère occulte sont un obstacle aux transactions maritimes. On ne devrait conserver que ceux qui offrent à la fois un caractère conservatoire et d'ordre public, c'est-à-dire dont la créance assure la sécurité des transports.

196. — **Ancien droit.** — Les Pandectes ne contiennent, en matière de privilèges maritimes, que les dispositions ci-dessous reproduites (3).

Le moyen-âge offre la plus grande confusion tant au sujet des créances privilégiées que de la nature du rapport de droit institué sous ce titre.

Le privilège emportait-il droit de suite ou seulement droit de préférence ? La réponse dépend du point de savoir si les coutumes autorisaient ou non l'hypothèque sur les navires, c'est-à-dire la suite sur la *res* affectée en garantie de la créance.

Ce droit existait, en général, dans les pays coutumiers, les navires

(1) Discours au Corps législatif, 15 sept. 1807, Dalloz, v° *Droit maritime*, p. 362 en note.

(2) Quant au système de la loi de 1879, nous en préciserons plus loin le caractère, n° 196*bis*.

(3) Qui in navem extruendam vel instruendam creditit, vel etiam emendam, privilegium habet. (Le créancier qui a avancé de l'argent pour la construction, l'équipement et même l'achat d'un navire, a un privilège.) Dig. XLII, titre V, loi 26.

Quod quis navis fabricandae, vel emendae, vel armandae, vel instruendae causa, vel quoquo modo crediderit vel ob navem venditam petat, habet privilegium post fiscum. Dig. XLII, titre V, loi 34. — Id.

Cf. également. Dig. Livre XXII, titre IV, lois 5 et 6.

étant assimilés aux immeubles. Il en était ainsi en Bretagne, dans les Pays-Bas et même en Provence. L'Edit de 1666 l'abolit, en rangeant les navires parmi les meubles non susceptibles d'hypothèque. L'Edit de 1681 maintint cette abolition tout en rétablissant un droit de suite sur le navire au profit de tous les créanciers chirographaires et le Code de commerce y persista.

196*bis*. — Système de la loi de 1879. — Sous le régime du Code de commerce français, tout créancier de navire jouissait du droit de suite, qu'il fût privilégié ou non. L'hypothèque maritime, d'autre part, n'existait pas. En outre, certains créanciers étaient investis du droit de préférence.

La loi de 1879 a bouleversé ces idées. L'hypothèque maritime a été créée. Le droit de suite, qui appartenait à tout créancier, est devenu un élément du privilège ou de l'hypothèque. Dès lors, tous les créanciers privilégiés ou hypothécaires et eux seulement, ont droit de préférence et droit de suite.

Si nous examinons à part ces deux éléments, droit de préférence et droit de suite, nous observons pour le premier que la loi de 1879 a ajouté aux droits préférentiels des créanciers privilégiés celui des créanciers hypothécaires qui ne prend son rang qu'après le leur.

Quant au droit de suite, il est de deux espèces, le droit de suite conventionnellement établi et le droit de suite qui naît de la loi. Sous le régime du Code de commerce, toute créance sur navire emportait droit de suite. La loi de 1879 attache droit de suite aux privilèges légaux qu'elle énumère. Quant au droit de suite conventionnel, elle le restreint aux créances hypothécaires seulement.

On trouvera en note les termes employés par le rapporteur de la loi pour en exprimer le caractère (1).

197. — Définition du Privilège. — L'art. 12 de la loi hypothécaire belge de 1851 définit comme suit le privilège : Le privilège est un droit que la qualité de la créance donne à un créancier d'être préféré aux autres créanciers même hypothécaires.

(1) Permettre aux créanciers d'ajouter ce droit de préférence au droit de suite que le Code de 1807 leur assure déjà, mieux définir le droit de suite, le mieux organiser et en restreindre le bénéfice afin de le rendre plus efficace, telle est donc la portée véritable de l'innovation que nous proposons. Sans doute, l'hypothèque maritime

Le privilège est un droit réel. Bien qu'accessoire d'une créance dont il dépend, il a pour objet une *res*. C'est un démembrement de la propriété.

Il entraîne sur navires, en matière maritime, au profit du créancier, droit de suite et droit de préférence et en matière civile, préférence seulement.

198. — Quelle est la cause et l'origine des Privilèges? — Les privilèges naissent de la loi. Seule celle-ci désigne quelles sont les créances dont les titulaires jouissent des droits de préférence et de suite. Il en résulte que cette énumération est d'interprétation stricte. Il en résulte également que toute contestation à leur sujet est d'ordre public.

On peut donc dire, que les privilèges ont leur cause dans la loi.

Il y a deux espèces de causes, la *causa remota* et la *causa proxima*. La première justifie un rapport de droit par son origine en le rattachant à un mobile psychologique juridiquement défini (1). Dans l'espèce, c'est l'intérêt social qui a amené le droit légal de préférence. C'est la loi. La *causa proxima* est la cause occasionnelle, le fait jurigène du droit. Chacun des privilèges est rattaché à un fait jurigène spécial, par exemple, le sauvetage du navire, sa garde, la conclusion du contrat de grosse.

La *causa remota* est générale, la *causa proxima* particulière.

Le privilège s'attache-t-il au moment où la créance est née ou à la nature du titre? Le droit romain était formel : *Privilegia non ex*

devra, comme l'hypothèque sur immeuble, être entourée d'une large publicité. L'organisation officielle de cette publicité peut n'être pas exempte de difficulté. Mais c'est là un obstacle matériel, qu'il ne sera certes pas impossible de vaincre.

. . . .

Si l'on considère que déjà elle existe en Angleterre, en Danemark, en Suède, aux Etats-Unis; qu'à Hambourg les navires sont réputés immeubles; qu'en Hollande, il est permis d'affecter, par convention ayant date certaine et transcrite sur un registre spécial, un navire à la sûreté de certaines créances, avec droit de suite et de préférence (art. 315, 2° Code néerlandais), il est impossible de ne pas reconnaître que nous ne pouvons demeurer seuls à maintenir un système que toutes les nations abandonnent. (V. DE COURCY, *Réf. intern. du droit marit.*, p. 82 et suiv.; — GONZE, « De l'hyp. maritime », *Rev. crit. de législation,* mars 1873, p. 200. — Italie, voy. *ibid.*, p. 209.) — Rapport de M. VAN HUMBEECK. N.B., n° 1096.

(1) La *considération* en droit anglais. Cf. ESMEIN. N. R. H. 1893, p. 565.

tempore æstimantur sed ex causa, dit Paul (1). Un grand nombre de coutumes et de législations continentales ont perpétué ce principe dont notre loi de 1879 est une des expressions. Le règlement de Majorque de 1343 qui complète le Consulat de la mer introduit le principe que le dernier voyage confère un privilège aux créanciers qui y ont contribué au détriment des créanciers antérieurs.

Le droit maritime du Nord de l'Europe paraît s'être placé plutôt au point de vue de l'époque où les créances étaient nées, qu'au point de vue de leur nature. Un principe dominait toutes les espèces, celui de la préférence donnée aux frais conservatoires et la tendance, visible en droit anglais, allait à la réduction du nombre des privilèges (2). Une autre expression de cette tendance c'est la courte prescription qui énervait le droit de suite, soit deux ans, soit l'an et jour (3).

199. — Quel est le rapport de Droit que crée le Privilège ? — Les privilèges maritimes et les hypothèques confèrent aux titulaires des créances desquelles ils dépendent, des droits réels qui sont de deux sortes, un droit de suite et un droit de préférence : 1° Un droit de suite, c'est-à-dire un droit direct sur la chose qui constitue l'objet de leur droit, en quelques mains qu'elle passe, c'est-à-dire quels que soient les droits d'obligation qui la concernent; 2° un droit de préférence, c'est-à-dire une qualité attachée à la créance par la loi et qui permet au créancier d'être payé avant d'autres. Les privilèges civils n'ont que le droit de préférence.

200. — Différentes espèces de Privilèges. — Autres droits réels. — Le Code civil, — en Belgique la loi hypothécaire de 1851, — énumèrent les différentes catégories de privilèges. Il y a les créances privilégiées sur les meubles et les immeubles à la fois (art. 17), et

(1) Dig. XLII, titre V, loi 32. Les lois 5 et 6 du titre IV du livre XXII ne font qu'appliquer ce principe, en réalité, quand l'époque de la dette influe sur sa nature. *Posterior, potior est priori.*

(2) Desjardins, tome Ier, p. 219.

(3) Desjardins, tome Ier, p. 218. Ordonnance de Wisby, art. 43. Pardessus, *Us et coutumes de la mer*, p. 492. *Coutumes du Nord des Pays-Bas*, Id., p. 408, art. 4. Les Jugements de Damme contiennent déjà le même principe (art. 23), mais le droit de suite n'y apparaît pas encore.

celles qui sont privilégiées sur les immeubles ou sur les meubles seulement (art. 18 et 27).

Parmi ces dernières il y a des privilèges sur la généralité des meubles et des privilèges particuliers à certains (art. 18 et s.).

Les privilèges maritimes rentrent dans cette dernière catégorie (art. 4 et 5 de la loi de 1879).

Il en résulte que les navires et autres objets des privilèges maritimes peuvent être frappés non seulement à raison des créances indiquées par les art. 4 et 5 susdits, mais également à raison des créances indiquées par la loi de 1851. Mais les navires étant meubles, il ne pourra être question que des créances privilégiées sur les meubles.

A côté des privilèges, il y a d'autres garanties réelles possibles : l'hypothèque (1), qui donne droit de suite; des institutions qui, sans donner la suite, permettent la rétention; ainsi le gage (2); enfin la mainmise sur le navire, c'est-à-dire les saisies et les ventes forcées (3).

201. — Application aux navires. — L'art. 3 applique ces principes aux navires et les art. 1, 4 et 5 indiquent quelles sont les créances auxquelles ce droit réel s'attache et dans quelles conditions.

De ce que l'art. 1er fixe la nature mobilière des navires et permet néanmoins de les hypothéquer, tandis que l'art. 3 ne vise que les créanciers privilégiés ou hypothécaires, il résulte que seuls ces créanciers ont droit de suite et de préférence sur les navires, tandis qu'en France tout créancier de navire a droit de suite.

202. — Peut-on instituer conventionnellement un privilège? — On peut conventionnellement constituer un gage, c'est-à-dire la rétention d'un meuble. Si un privilège ne donnait qu'un droit de rétention, on pourrait le constituer conventionnellement. En tant qu'il donne droit de préférence et droit de suite, il en est autrement. Le droit de suite et le droit de préférence ne peuvent naître que de la loi (4).

Il n'est possible de constituer conventionnellement un droit de suite que sous la forme de l'hypothèque.

(1) Voir § 7.
(2) Voir § 4.
(3) Voir chap. IV.
(4) JACOBS, n° 351, t. Ier.

203. — Quel est l'objet du privilège ? — L'objet du privilège est le navire, tel qu'il a été défini, un bâtiment d'un certain tonnage, susceptible d'impulsion personnelle et de manœuvre dont la destination principale est la navigation maritime, c'est-à-dire toute entreprise lucrative en mer (1). C'est le navire, principal et accessoires, corps, agrès et apparaux, hors la cargaison et le fût qui sont visés par des privilèges spéciaux.

Tous autres objets sont exclus (2).

La loi ne fixe aucune limite de tonnage, mais au-dessous de vingt tonneaux il est rare qu'on puisse avoir affaire à un navire de mer dans le sens de la loi de 1879, surtout s'il est non ponté ; et en conséquence qu'il soit possible d'exercer d'autres privilèges sur pareil objet que ceux de la loi de 1851 (3).

204. — Les Privilèges se transportent-ils sur l'indemnité d'assurance ? — Nous venons de voir que les art. 1er et 3 ne concernent point d'autres objets que les navires et sont d'interprétation stricte. En outre, si, pour l'hypothèque maritime, l'art. 179 déclare que son inscription vaut opposition au paiement de l'indemnité d'assurance, pour les privilèges, au contraire, aucun texte ne l'enjoint. Les privilèges maritimes ne sont pas inscrits, à la différence des privilèges immobiliers. Il est impossible, en conséquence, d'étendre aux matières maritimes l'art. 10 de la loi hypothécaire (4), bien que son texte puisse paraître suffisamment général (5).

205. — Autres privilèges maritimes. — Droits réels maritimes. — Mainmise ou mesures réelles. — S'il y a des privilèges et hypothèques, démembrements de la propriété des navires, il y a

(1) Voir nos 1 et s.

(2) Cour de Brux., 27 déc. 1879, *Pas.*, 80, II, 109.

(3) Dalloz, v° *Droit maritime*, n° 230.

(4) Laurent, I, p. 278 ; — Desjardins, n° 69 ; — Lyon-Caen et Renault, 2482 ; — Jacobs, n° 35.

(5) Il faudrait légiférer pour étendre les privilèges à l'indemnité d'assurance dans le sens d'une inscription de certains privilèges et en accordant aux privilèges sur le fret le droit de suite.

1° d'autres droits réels sur les navires que ceux-là; 2° des privilèges maritimes ayant d'autres objets que des navires; 3° des mesures conservatoires ayant pour objet la mainmise sur des objets pour garantir des obligations et jouant ainsi le même rôle que les privilèges. La fonction juridique remplie par ces différentes institutions est la même. Il est donc utile de les réunir et de les grouper, quitte à les étudier séparément à chacun des articles du commentaire qui les concerne.

Il y a quatre sortes de privilèges maritimes : 1. Les privilèges sur le navire. 2. Les privilèges sur le fret. 3. Les privilèges sur le chargement. 4. Certains privilèges spéciaux.

Les privilèges sur le navire sont régis par les art. 4 et 5 de la loi maritime (1).

Pour les privilèges sur le fret (2), signalons celui des art. 63 et 157 (3).

Les privilèges sur le chargement comprennent entre autres ceux régis par les art. 71, 80, 81, 114, 160 (4).

Les privilèges spéciaux comprennent le privilège des commissionnaires, des assureurs et celui des expéditeurs en douane (5).

Il faut ajouter aux privilèges maritimes les privilèges mobiliers de la loi de 1851, notamment sur la généralité des meubles (6).

Outre les privilèges on compte comme droits réels :

1° Les hypothèques maritimes régies par la loi de 1875, titre V (7); 2° Les nantissements ou gages régis par le Code civil, titre XVII, livre III (8); 3° Les ventes à réméré (9); 4° L'usufruit.

Enfin les mesures d'exécution de la garantie ou de mainmise sur elle comprennent :

1° Le droit de rétention; 2° Les saisies dont la principale, la saisie conservatoire, est réglée par l'art. 417 du Code de procédure civile (10); 3° L'exécution forcée réglée par un titre de l'ancien Code de com-

(1) Voir n°s 208 et s.
(2) Voir § 5.
(3) Voir idem.
(4) Voir idem.
(5) Voir §§ 4 et s.
(6) Voir § 4.
(7) Voir § 7.
(8) Voir § 4.
(9) Voir § 4.
(10) Voir § 1, n° 93.

merce qui a été conservé à la fin de la loi de 1879 et qui s'intitule : « De la saisie et de la vente des navires » (1).

Tel est l'ensemble d'institutions juridiques protectrices du crédit réel qui devraient être groupées, qui sont disséminées un peu partout dans la loi maritime et que nous allons examiner successivement.

Etant donné qu'elles forment un véritable corps, nous pouvons les réunir dans le tableau de concordance ci-dessous :

206. — Tableau des institutions juridiques relatives au crédit maritime réel suivant leur origine : 1° *Institutions nées de la loi : a*) les lettres de mer et l'enregistrement maritime ; *b*) les privilèges sur le navire ; *c*) les privilèges sur le fret ; *d*) les privilèges sur le chargement ; *e*) privilèges spéciaux ; *f*) l'usufruit légal.

2° *Institutions nées d'une convention : a*) les hypothèques maritimes ; *b*) les nantissements ou gages ; *c*) les ventes à réméré ; *d*) l'usufruit.

3° *Institutions judiciaires : a*) les saisies (art. 417 du Code de procédure civile) ; *b*) l'exécution forcée (de la saisie et de la vente des navires).

207. — Droit comparé. — Le droit de suite est une des caractéristiques essentielles d'un droit réel. Il est attaché à ceux-ci comme une conséquence de leur nature. Mais il y a des législations où il existe indépendamment des droits réels.

En France, tous les créanciers, même chirographaires, ont droit de suite sur les navires. Toutes les dettes des armements ont, par le fait, un caractère quasi réel.

En Belgique, les créanciers privilégiés ou hypothécaires, titulaires de droits réels, jouissent seuls du droit de suite.

En Allemagne, il y a une solution intermédiaire. Les *Schiffsglaübiger* ou créanciers du navire sont plus nombreux que les créanciers privilégiés ou hypothécaires.

En Angleterre, les actions *in rem* d'un créancier, c'est-à-dire celles qui sont dirigées non contre la personne du débiteur, mais contre le navire lui-même, sont admises dans d'autres cas que ceux de *lien* (privilège) et de *mort-gage* (hypothèque).

(1 Voir chapitre IV.

§ 3. — PRIVILÈGES MARITIMES SUR LE NAVIRE.

ARTICLE 4 (ancien 191) (1).

Sont privilégiées, dans l'ordre où elles sont rangées, les créances ci-après désignées :

1° Les frais de justice et autres faits pour parvenir à la vente et à la distribution du prix ; — [5-1° — L., 16 déc. 1851, 19-1°, 21.]

2° Les droits de navigation établis conformément à la loi, ainsi que les frais de remorquage ; — [5-2°.]

3° Les gages du gardien et frais de garde du bâtiment, depuis son entrée dans le port jusqu'à la vente ; — [5-3°.]

4° Le loyer des magasins où se trouvent déposés les agrès et les apparaux ; [5-3°.]

5° Les frais d'entretien du bâtiment et de ses agrès et apparaux depuis son entrée dans le port ; — [5-3° ; — L., 16 déc. 1851, 28-4°.]

6° Les frais et indemnités dus à l'occasion du sauvetage ou de l'assistance maritime pour le dernier voyage ; — [5-9°.]

7° Les loyers et gages du capitaine et autres gens de l'équipage, employés depuis l'ouverture du dernier rôle d'équipage, quel que soit le mode de rémunération de leurs services ; — [5-4°, 47 et s., 63, 114.]

(1) ANCIEN DROIT FRANÇAIS : Ordonnance de 1681, art. 16, titre XIV, liv. I. — Code de 1808, art. 191-92.

8° Les sommes prêtées au capitaine pour les besoins du bâtiment pendant le dernier voyage, et le remboursement du prix des marchandises par lui vendues pour le même objet; — [5-5°, 157, 160; — L., 16 déc. 1851, 20-4°.]

9° Les sommes dues aux créanciers pour fournitures, travaux, main-d'œuvre, pour radoub, victuailles, armement et équipement, avant le départ du navire, s'il a déjà navigué; — [5-6°.]

10° Les sommes dues aux fournisseurs et ouvriers employés à la construction, si le navire n'a point encore fait de voyage;

Si les fournisseurs et ouvriers ont su que le navire était construit à forfait par un entrepreneur pour le compte d'un tiers, le privilège existe à concurrence seulement de la somme dont celui-ci se trouve débiteur envers l'entrepreneur au moment où l'action est intentée; — [5-7°.]

11° Les sommes avancées pour la construction d'un navire par celui pour le compte duquel le navire est construit, si le navire ne lui a point encore été livré; — [5-7°.]

12° Le montant des primes d'assurances faites sur le corps, quille, agrès, apparaux et sur armement et équipement du navire, dues pour le dernier voyage, quand l'assurance est faite au voyage, ou pour la dernière année quand l'assurance est faite à l'année; — [5-8°; — Liv. Ier, tit. X, 23.]

13° Les dommages-intérêts dus aux affréteurs, pour défaut de délivrance des marchandises qu'ils ont chargées, ou pour remboursement des avaries souffertes par les dites marchandises par la faute du capitaine ou de l'équipage; — [5-9°, 71.]

14° Les dommages-intérêts dus pour cause d'abordage; — [5-10°, 228 s.]

15° Les sommes dues au vendeur du navire pour son prix. — [5-10°.]

Les créanciers compris dans chacun des numéros du présent article viendront en concurrence et au marc le franc, en cas d'insuffisance du prix. — [8, 14; — L., 16 déc. 1851; — Pr. c., 656 s.]

ARTICLE 5 (ancien 192).

Le privilège accordé aux créances énoncées dans le précédent article ne peut être exercé qu'autant qu'elles seront justifiées dans les formes suivantes :

1° Les frais de justice seront constatés par les états de frais arrêtés par les juges ou tribunaux compétents; — [4-1°.]

2° Les droits de navigation et autres, par les quittances légales des receveurs; — [4-2°.]

3° Les créances désignées par les n°s 3, 4 et 5 de l'art. 4 seront constatées par des états arrêtés par le président du tribunal de commerce; — [4-3°-4°-5°.]

4° Les gages et loyers de l'équipage, par les rôles d'armement et de désarmement, arrêtés dans les bureaux du commissaire maritime; — [4-7°, 47, 114.]

5° Les sommes prêtées et la valeur des marchandises vendues pour les besoins du navire pendant le dernier voyage, par des états arrêtés par le capitaine, appuyés de procès-verbaux signés par le capitaine et les principaux de l'équipage, constatant la nécessité des emprunts; — [4-8°.]

6° Les fournitures pour l'armement, équipement et victuailles du navire seront constatées par les mémoires, factures ou états visés par le capitaine et arrêtés par l'armateur, dont un double sera déposé au greffe du tribunal de commerce avant le départ du navire, ou, au plus tard, dans les dix jours après son départ; — [4-9°.]

7° Les sommes dues aux fournisseurs et ouvriers employés à la construction du navire et les avances faites pour sa construction, par tous les moyens de preuve prévus par l'art. 25 de la loi du 15 décembre 1872; — [4-10°-11°, 25; — Liv. Ier, tit. IV, 25.]

8° Les primes d'assurances seront constatées par les polices ou les extraits des livres des courtiers d'assurances; — [4-12°.]

9° Les frais et indemnités dus à l'occasion du sauvetage ou de l'assistance maritime, les dommages-intérêts dus aux affréteurs et ceux dus pour cause d'abordage seront constatés par les jugements

ou par les sentences arbitrales qui sont intervenues, ou par les règlements arrêtés entre les parties et approuvés par le président du tribunal de commerce; — [4-6°-13°-14°.]

10° La vente du navire par un acte ayant date certaine et rendu public par inscription sur le registre du conservateur des hypothèques; — [4-15°, 2.]

208. — Durée des privilèges. — Sous la trop longue énumération de l'art. 4 on peut retrouver une idée directrice : celle de n'accorder le privilège que pendant un temps restreint afin de ne pas surcharger le navire de dettes préférentielles et de lui faciliter son crédit. A cet égard on distingue aussi le navire livré ou non livré par le constructeur. Le fait de la livraison fait tomber le privilège de ce dernier. On distingue aussi le navire qui a navigué de celui qui n'a pas encore navigué. La créance des fournisseurs à la construction perd sa préférence par le fait de la navigation. Parmi les navires qui ont déjà navigué, ce qui est l'ordinaire, on distingue le moment du départ du navire.

Il fait tomber le privilège des créanciers pour fournitures. Viennent alors toutes les créances relatives au voyage, parmi lesquelles on sépare celles qui perdent leur rang par le fait d'un nouveau voyage de celles qui le conservent. Ainsi le montant des primes d'assurances, les sommes prêtées au capitaine, les indemnités de sauvetage, les loyers et gages. Enfin, viennent les créances qui précèdent la vente du navire et sont nées par son entrée au port. Cette vente peut le purger de ses privilèges et le rendre à nouveau quitte et libre.

A. — PRIVILÈGES FISCAUX ET CONSERVATOIRES.

1°. *Frais de justice.*

PRIVILÈGE n° 1, art. 4. — Frais de justice et autres faits pour parvenir à la vente et à la distribution du prix (1).

PREUVES, art. 5, 1° (192-1). — Les frais de justice seront constatés par les états de frais arrêtés par les juges ou tribunaux compétents (4, 1°).

209. — Étendue du privilège. — Frais conservatoires. — Tous frais de justice, principaux ou accessoires, qui ont pour objet de parvenir à la vente du navire et à la distribution de son prix sont privilégiés et dans un intérêt d'ordre public et à titre de frais conservatoires. Ils sont privilégés en outre non seulement sur le navire, mais sur la généralité des meubles du débiteur (2). Les mots « et autres » comprennent tous les frais accessoires qui ne sont pas, strictement, des frais de justice, mais qui ont contribué en réalité à la vente. On peut y ranger les honoraires des avocats (3).

Par *frais de justice* il ne faut entendre que les frais qui ont été faits pour la réalisation du gage commun. Les frais faits *en justice* par un créancier dans son intérêt particulier ou sans amener la vente sont des accessoires de la créance et se colloquent à son rang (4).

(1) Pays où existe un privilège analogue : Italie, n° 1; Espagne, n° 2; France, n° 1; Allemagne, n° 1, des créances nées d'un même voyage; Portugal, n° 1 (a. 578); Japon, n° 1.

(2) Art. 19, L. H., 1851. Les frais d'expédition et de signification d'un jugement obtenu contre le failli avant la faillite ne sont que des accessoires de la créance principale et ne sont pas privilégiés. — Comm. Ostende, 18 févr. 1892, J. P. O., 1892, n° 73. Voyez au § 4 suivant : les privilèges de droit civils.

Les frais de saisie et de gardiennat qui ont précédé la déclaration de faillite sont privilégiées. — Id.

(3) VALROGER, n° 16. — Trib. Anvers, 16 nov. 1884, J. P. A., 1886, I, 325. — Trib. Anvers, 16 nov. 1892, J. P. A., 1894, I, 351. — Trib. Anvers, 4 mai 1892, J. P. A., 1892, I, 148. — Trib. Anvers, 5 déc. 1891, J. P. A., 1894, I, 74.

(4) Civ. Hasselt, 6 mars 1901, J. T., 1901, col. 683.

210. — Preuves. — Le n° 1 de l'art. 5 porte : « Les frais de justice seront constatés par les états de frais arrêtés par les juges ou tribunaux compétents. » Normalement c'est le tribunal civil qui connaît des contestations sur la vente des navires. Cependant il peut se faire que des incidents soient commerciaux, auquel cas c'est le tribunal de commerce, représenté par son président, qui dresse les états.

2° *Droits de navigation.*

PRIVILÈGE n° 2, art. 4. — Droits de navigation établis conformément à la loi et frais de remorquage (1).

PREUVES, art. 5, 2° (192, 2°). — Les droits de navigation et autres par les quittances légales des receveurs (4, 2°) (2).

111. — Privilège fiscal, son étendue. — L'expression « droits de navigation » comprend tous les droits, impôts ou taxes, perçus, qu'ils le soient au profit de l'État, des communes, des concessionnaires ou en général des régies dépendant de l'autorité publique. C'est un privilège fiscal que le droit romain indiquait déjà (3).

Par une innovation de la loi de 1879 (4), le remorquage est privilégié tant à raison de son importance comme service maritime qu'à cause du caractère conservatoire de ses services. Cependant dans le projet de loi belge de navigation intérieure on enlève aux frais de remorquage leur privilège, en disant que si c'est un sauvetage, il est compris dans les frais de sauvetage, si c'est un touage il ne fait que compléter le rôle de l'équipage et ne mérite pas préférence. En

(1) Pays où il existe un privilège analogue : Italie, n° 3; Espagne, n° 2; Angleterre, pas de rang légal; Allemagne, n° 2 (pas pour les frais de remorquage (a. 767); France, n° 2, id.; Portugal, n°s 3 et 4 (a. 578); Japon, n°s 3 et 4.

(2) ANCIEN DROIT : Dig. XLII, titre V, loi 34.

(3) MARCIEN, Dig., lib. XLII, V, *de rebus auctor. fr.*, 34. N. B., n° 973.

(4) JACOBS, n° 17. N. B., n° 1378.

Angleterre comme en Allemagne ce privilège qu'on a essayé d'introduire n'a été admis que dans les cas où touage équivalait à sauvetage (1).

Les droits de pilotage sont dus aux pilotes lamaneurs ou locmans, qui sont chargés de guider les navires à l'entrée et à la sortie des ports tout aussi bien qu'aux pilotes hauturiers ou de haute mer (2). La distinction entre ces deux classes de pilotes n'a guère d'importance en Belgique. Le pilotage occasionnel est privilégié.

Les droits de tonnage frappent le navire proportionnellement à sa capacité (3).

Les droits de cale sont des taxes dues aux propriétaires des cales de construction et de réparation (4).

Les droits d'amarrage sont dus par le fait de la mise à quai ou à bouée des navires qui y sont amarrés par des anneaux (5).

Les droits de bassin et d'avant-bassin sont dus pour le séjour dans des enceintes fermées par des portes où le navire est à flot (6).

Ces expressions, empruntées au droit français, ne concordent que pour partie avec les termes de notre droit maritime fiscal où ces services sont visés par des taxes (7).

Le tiers, le courtier par exemple, qui paie les droits de navigation, est censé, par ce seul fait, et jusqu'à preuve contraire, vouloir s'assurer tout le bénéfice de pareille quittance, la loi n'exigeant pas de subrogation (8).

Il est donc substitué aux droits de la personne pour compte de qui il agit (9).

212. — Preuves. — Quant à la preuve des droits, la note des frais, dressée par le receveur compétent, suffit (10).

(1) H. Cour de justice, 2 déc. 1889, R. I. D. M., p. 683.
(2) Voir nos 138 et 144.
(3) Voir n° 138.
(4) Voir n° 138.
(5) Voir n° 138.
(6) Voir n° 138. Voir Lyon-Caen et Renault, VI, n° 1681.
(7) Voir n° 138.
(8) Civ. Anvers, 28 mars 1879 (79, I, 206, J. P. A.).
(9) Valroger, n° 21.
(10) Jacobs, no 40. Lyon-Caen et Renault, n° 1682.

B. — FRAIS CONSERVATOIRES DANS LE PORT.

212bis. — Les privilèges qui suivent sous les nos 3, 4 et 5 n'offrent que des différences de détail vraiment puériles. Ce sont les uns et les autres des frais conservatoires, relatifs au séjour du navire dans le port, avant la vente.

1° *Gardiennat.*

PRIVILÈGE n° 3, art. 4. — Gages du gardien et frais de garde du bâtiment, depuis son entrée dans le port jusqu'à la vente (1).

PREUVES, art. 5, 3° (192, 3°). — Les créances désignées par les nos 3, 4 et 5 de l'art. 4 seront constatées par des états arrêtés par le président du tribunal de commerce (4, 3°, 4°, 5°).

213. — **Sens du mot « gardien ».** — C'est un des aspects spéciaux que prennent les frais conservatoires. Le gardien dont il est question n'est pas le gardien judiciaire qui est payé par le privilège des frais de justice, mais un gardien extrajudiciaire (2).

C'est l'homme de manœuvre placé à bord de tout navire entré au port pour le service de celui-ci. Il veille à la conservation du gage.

214. — **Preuves.** — Le président du tribunal de commerce dresse ces états, sauf recours des intéressés devant le tribunal compétent (3).

(1) Pays où existe un privilège analogue : Italie, n° 4 ; Espagne, n° 4; Angleterre; France, n° 3 ; Allemagne, n° 1 (art. 766); Portugal, n° 5 (art. 578); Japon, n° 2.

(2) JACOBS, n° 18.

(3) VALROGER, n° 22; JACOBS, n° 41.

2° *Loyers des magasins.*

PRIVILÈGE n° 4, art. 4. — Loyers des magasins où sont déposés les agrès et les apparaux (1).

PREUVES. — Voir au numéro précédent.

215. — Navire désarmé. — Vente du navire sans agrès ni apparaux. — Il s'agit ici du désarmement du navire dont les agrès et apparaux, susceptibles de se détériorer, sont conservés en magasin, dès la rentrée au port. Le bailleur des magasins n'a pas seulement privilège sur les agrès et apparaux déposés, mais encore sur le navire auquel ils appartiennent.

Si le navire se vendait sans agrès et apparaux, disent de nombreux auteurs, le privilège du bailleur se restreindrait aux objets en magasin et cesserait de porter sur le navire (2). Cette solution semble peu juridique. Il est difficile d'admettre que des tiers s'entendent pour, au moyen d'un contrat émanant de leur seule volonté, faire tomber un droit acquis au bailleur au jour où les agrès et apparaux sont entrés en magasin.

3° *Entretien du bâtiment.*

PRIVILÈGE n° 5, art. 4. — Les frais d'entretien du bâtiment et de ses agrès et apparaux depuis son entrée dans le port (3).

PREUVES. — Voir au privilège précédent.

216. — Frais conservatoires. — Ceci ne mérite pas d'explication. Ce sont des frais conservatoires (4). Sous le Code de commerce français, il était ainsi défini : frais, etc., depuis son dernier voyage et son entrée dans le port. Les mots « dernier voyage », prêtant à controverse, ont été supprimés.

(1) Pays où il existe un privilège analogue : Italie, n° 5; Espagne, n° 5; Angleterre; France, n° 4; Allemagne, n° 1 (art. 766); Portugal, n° 5 (art. 578); Japon, n° 2.

(2) JACOBS, n° 19; DESJARDINS, n° 121; VALROGER, n° 23.

(3) Pays où il existe un privilège analogue : Italie, n° 6; Espagne, n° 4; Angleterre; France, n° 5; Allemagne, n° 1 (art. 766); Portugal, n° 7 (art. 578); Japon, n° 2.

(4) N. B., n° 974.

C. — Assistance maritime.

Privilège n° 6, art. 4. — Frais et indemnités dus à l'occasion du sauvetage ou de l'assistance maritime pour le dernier voyage (1).

Preuves, art. 5, 9°, 192, 7°. — Les frais et indemnités dus à l'occasion du sauvetage ou de l'assistance maritime, les dommages-intérêts dus aux affréteurs et ceux dus pour cause d'abordage seront constatés par les jugements ou par les sentences arbitrales qui sont intervenues, ou par les règlements arrêtés entre les parties et approuvés par le président du tribunal de commerce (4, 6°, 13°, 14°).

217. — Définition du sauvetage et de l'assistance. — Ces mots ont plusieurs sens. Le sauvetage peut, dans certaines législations, notamment dans l'ancien droit français, être une des formes de l'occupation et créer ainsi totalement ou partiellement un droit de propriété sur la chose sauvée. Il n'en est ainsi, dans notre droit, que dans le cas de biens vacants et sans maître, c'est-à-dire de biens qui n'ont pas de propriétaire (2), et c'est l'Etat qui a le droit d'occupation ou un droit souverain qui y équivaut. Les particuliers n'acquièrent jamais par sauvetage des épaves retirées, mais seulement par la prescription trentenaire (3).

(1) Pays où il existe un privilège analogue : Angleterre; Italie, n° 2 ; France, alloué par la jurisprudence; Allemagne, n° 4, d'un même voyage (art. 768, 3°); Portugal, n° 2 (art. 578); Japon, n° 5 (art. 677, C. de comm.); Etats-Unis.

(2) Voir n° 170.

(3) Voir n° 170.

D'autre part, le sauvetage peut, lorsqu'il porte sur des objets qui sont hors la disposition matérielle, hors le *corpus* de leurs maîtres, créer un droit d'obligation à une indemnité correspondant au service rendu. Telle est également la portée de l'assistance.

On peut donc définir le sauvetage comme suit : Un acte par lequel un navire, son équipage, ses facultés, momentanément abandonnés par les ayants droit du propriétaire et soumis à un péril, y sont soustraits et mis en lieu sûr par un tiers qui acquiert de ce chef droit à une indemnité. L'assistance ne diffère du sauvetage qu'en ce que l'abandon du navire n'a pas lieu au moment où l'aide est apportée.

Cette distinction est le résidu historique d'un usage d'après lequel, dans tous les pays, au temps des pilleurs d'épaves, le sauvetage était rémunéré par une quotité des choses sauvées, tandis que la simple assistance ne donnait lieu qu'à une rémunération moins forte.

218. — Ancien droit et travaux préparatoires. — Tandis que la législation romaine excluait l'occupation des objets naufragés non seulement par le fisc, mais par les inventeurs (1), la compilation rhodienne donnait déjà au sauveteur, *mercedis loco*, une quote-part de la valeur des objets sauvés (2). De même faisait le livre des Assises de Jérusalem, de la Cour des bourgeois (3). Les articles complémentaires des rôles d'Oléron, version française, sont très curieux à cet égard, l'abandon par jet n'y entraîne pas *derelictio* (4). Par contre, le Consulat de la mer consacre le droit d'invention (5). Des principes

(1) PARDESSUS, *Us et coutumes de la mer*, I, p. 77; Dig., lib. XIV, tit. II, *De lege rhodia de jactu*, fr. 8; lib. XLI, tit. Ier, *De adq. rer. dom.*, fr. 8 et 44; tit. II, *De adq. et amitt. poss.*, fr. 1, § 1er; tit. VII, *Pro derelicto*, fr. 7; lib. XLVII, tit. II, *De furtis*, fr. 43, § II; lib. XLVII, tit. IX, *De incendio, ruina naufragio*, fr, 3, § 8.

(2) PARDESSUS, *Coll. lois mar.*, I, chap. VI.

(3) Chap. XLVI.

(4) PARDESSUS, *Us et coutumes de la mer*, p. 281, I. *Ibid.*, p. 349 : art. 36 et s., des rôles d'Oléron.

(5) Chap. CXV, id., p. 143; chap. CCVII, p. 253.

sévères, interdisant l'achat des épaves et réglant l'assistance, apparaissent dans le droit hanséatique (1). L'ordonnance de 1681 sur la marine (2) est bien connue, elle partage entre l'amiral et le seigneur les effets trouvés sur le rivage; quant à ceux trouvés en pleine mer, l'inventeur y a sa quote-part.

Notre ancien droit contient, lui aussi, des défenses contre la piraterie, et les pouvoirs locaux interviennent dans le règlement du droit d'épave (3). L'ordonnance de 1563 est impérative à ce sujet (4).

Les travaux préparatoires rappellent la différence entre les deux espèces de sauvetage, indiquée par l'ordonnance de 1681 : 1° sauvetage des effets trouvés en pleine mer ou totalement submergés; 2° sauvetage des vaisseaux ou effets échoués sur le rivage. Dans le premier cas, les sauveteurs ont le tiers des objets sauvés. Dans le deuxième, leurs frais. Ils excluent la première hypothèse sous prétexte que ce serait une règle de droit public (5). Cette opinion est inexacte.

Nous avons vu qu'elle doit être exclue de par l'art. 717 du Code civil (6).

Le législateur belge a maintenu la distinction entre le sauvetage et l'assistance, bien qu'elle soit purement théorique et n'offre pas d'intérêt dans la pratique des choses.

219. — Cause du privilège. — L'indemnité et sa nature. — En l'absence de toute convention entre sauveteur et sinistré, elle dérive d'un quasi-contrat qui est innommé et se rattache à la *negotiorum*

(1) *Ibid.*, Recès de 1417, 1418, 1447, art. 1 et 20; 1614, tit. 9, art. 3.

(2) Livre IV, tit. IX.

(3) Voir n° 170. Un historique de la législation et des renseignements qui complètent ceux que nous avons donnés au n° 170 sur le droit d'épave se rencontrent dans les *Us et coutumes de la mer* de Pardessus, p. 312 et s. A ajouter également un jugement d'Ostende du 1er février 1894 excellemment motivé J. P. O. n° 163, p. 37 et un autre du 10 février 1898, Id., p. 22, n° 292. Cf. de Courcy, *Questions de droit maritime*, 3e édition, p 1 et 5 et la discussion au Congrès d'Anvers de 1885, question 61, p. 305 et s.

(4) 13. « Ende oft yemant hem vervoorderde eenighe ghenaufrageerde goeden te nemen ende achterhouden, sal ghepineert worden, indien een schipper ofte schipman is metten viere. Indient een ander is metter galghen ende dies min ghehanden syn tot restitutie van den achterghehouden goeden. » D'après ce texte, les marins qui s'emparent de biens naufragés doivent les rendre et sont punis, les autres sont tenus à restitution.

(5) N. B., n° 975; Jacobs, I, n° 21.

(6) Voir n° 170.

gestio (1) (art. 1375, C. civ.). Nous nous abstiendrons d'entrer dans des détails à son sujet, la matière devant être exposée plus tard. Cependant, quelques indications sur la nature de l'obligation née de l'assistance ne sont pas inutiles pour tracer les limites du privilège (2).

220. — L'indemnité est conditionnelle à l'évitement d'un péril. — Il y a sauvetage, avons-nous dit, lorsqu'un navire et sa cargaison sont abandonnés en mer par l'équipage et qu'un autre navire aide à conserver tout ou partie du navire, de la cargaison et des vies humaines qu'il porte. Il y a assistance lorsqu'il rend le même service sans que l'équipage sinistré abandonne le bord. Cette distinction, spécialement au point de vue des privilèges, n'a aucune portée pratique. C'est en vain qu'on l'a rappelée dans les travaux préparatoires (3). En droit anglais, l'une et l'autre portent le même nom : *salvage*.

L'assistance et le sauvetage sont-ils bornés à des périls de mer? Nullement. Il suffit que l'assistance et le sauvetage concernent un navire et il n'y a pas lieu de distinguer si le navire est en pleine mer, à la côte ou dans un fleuve.

L'indemnité est-elle due si le sauvetage ou l'assistance n'ont pas réussi? La solution est donnée par l'art. 1375 du Code civil. Le maître peut, ou non, ratifier la gestion. S'il ne la ratifie pas, il ne devra compte au gérant que de ce dont il a profité, dans la mesure de l'utilité retirée. Il en est de même dans le cas présent. Dès que l'assistance et le sauvetage ont amené un résultat, le juge peut allouer une indemnité. Celle-ci sera à la fois en rapport avec l'utilité que le navire sinistré a retirée de l'intervention et avec les efforts et dépenses faites par les sauveteurs. Mais, si aucun résultat n'a été obtenu, fût-ce celui de rendre possible le sauvetage à un deuxième sauveteur plus heureux, aucune rémunération n'est due.

Cette question, de même que celle de la proportion des indemnités en cas de concours entre sauveteurs, est remise à l'appréciation des tribunaux.

(1) Desjardins, I, nos 91 et s.; Laurin, I, p. 293; *Jurisprudence commerciale et maritime de Nantes*, 1882, I, p. 257 et s.; Demangeat, « De la loi à appliquer dans le règlement de l'indemnité de sauvetage, etc. », *J. D. I. P.*, 1885, p. 143.

(2) Cour de Rennes, 13 novembre 1896. R. I. D. M. III, p. 24. — Cour de Rouen, 21 mars 1894, id. X, p. 168.

(3) N. B., n° 1411.

221. — Le remorqueur ou l'équipage du navire sauvé ont-ils droit à une indemnité? Et les chargeurs? — On se demande à quel titre. Ils sont engagés vis-à-vis du navire à lui prêter leurs services et ne font en touant ou en pilotant qu'exécuter un contrat. Il faut noter cependant que sous notre loi de 1879 où les frais de remorquage sont privilégiés avec les droits de navigation, on doit répondre oui. Si c'est l'équipage du navire ou le pilote qui procède au sauvetage (1), il faudrait pour adopter cette solution, supposer que le pilote ou l'équipage cessent d'être au service du navire. Il est possible d'imaginer des cas exceptionnels où on peut dire que le contrat de louage de services prend fin, par suite de force majeure par exemple. Rien ne s'oppose alors à ce qu'un quasi-contrat prenne sa place. Les chargeurs en cas d'avarie commune sont de véritables sauveteurs. Ils ont créance privilégiée sur le navire. Cette créance est indépendante de la contribution du navire à l'avarie commune. Elle la prime (2).

222. — Secours porté par un navire appartenant au même propriétaire. — On se demande comment on a pu se poser une pareille question. Il est juridiquement impossible qu'une question de propriété amène confusion entre des droits d'obligation qui appartiennent à des titulaires différents. L'indemnité n'appartient pas au propriétaire du navire sauveteur, mais au capitaine et à son équipage, au capitaine ès-qualité bien entendu, c'est-à-dire procureur de tous les intéressés au navire.

223. — Bases de la rémunération. — Débiteur et créancier. — Elles sont entièrement remises à l'appréciation des tribunaux.

Le propriétaire du navire sauvé en proportion de la valeur du navire et du fret, les chargeurs en proportion de la valeur de la cargaison doivent l'indemnité au capitaine agissant comme procureur de tous les intéressés et aux matelots, le tout dans une proportion à déterminer *ex æquo et bono* (3).

(1) Réserve faite de l'art. 56.

(2) Voir § 4, art. 112.

(3) Taux de l'indemnité. — Principes. — Ost., 1er août 1895, *J. P. O.*, 1895, nº 202; Id., 23 févr. 1894, *J. P. O.*, 1894, nº 167; Id., 14 janv., 14 févr. et 14 mars 1892, *J. P. O.*, 1892, nº 71. — Sauvetage. — Fournitures faites au sauveteur par le navire sauvé. 3 nov. 1892, *J. P. O.*, 1892, nº 110.

Les personnes sauvées n'ont aucune obligation juridique vis-à-vis des sauveteurs. Mais ceux-ci peuvent-ils réclamer une indemnité à l'armateur pour avoir sauvé des vies humaines?

L'affirmative peut se soutenir. Il est possible d'établir une relation juridique entre les sauveteurs et l'armateur, au moins pour ce qui concerne les passagers.

L'armateur qui est, dans ce cas, entrepreneur de transport, est présumé en faute pour le cas de non-exécution de ses obligations. En sauvant les passagers, on peut estimer que le sauveteur lui évite des actions en responsabilité qui se présenteraient vis-à-vis de lui dans des circonstances de preuve souvent délicates. A ce titre de ***negotiorum gestor***, il est possible d'imaginer qu'il invoque l'art. 1375 du Code civil.

224. — Indemnité fixée par contrat. — Il arrive parfois que des sauveteurs ou des assistants n'interviennent qu'après s'être assuré une indemnité par contrat. C'est alors la volonté commune qui règle les conséquences du sauvetage. Mais il est arrivé de voir des sauveteurs, abusant de leur situation, passer avec les naufragés des contrats léonins. Pareilles conventions sont annulables. L'art. 1112 du Code civil en donne le moyen. Il appartient au juge d'apprécier s'il y a violence au sens légal.

225. — Droit comparé. — Le *Droit français* distingue sauvetage et assistance. Le sauvetage serait réglé par l'ordonnance de 1681, non abrogée, paraîtrait-il, par la loi de 1791. L'assistance est allouée par la jurisprudence. Tous deux sont privilégiés.

Le *Droit allemand* distingue le sauvetage de l'assistance. L'assistance donne droit à une rémunération moindre. L'indemnité de sauvetage qui est privilégiée ne peut dépasser le tiers de la valeur des choses sauvées. En cas de sauvetage de personnes, pas d'indemnité. L'ordonnance du 15 août 1876 prescrit aux capitaines de prêter assistance autant que cela est possible, sans danger pour le navire et ses passagers (1).

Le *Droit anglais* ne distingue pas sauvetage et assistance. L'appréciation de toutes les questions qu'ils soulèvent est remise au juge. Le

(1) Art. 740 et s., art. 751, art. 768.

sauvetage de vies humaines donne droit à des rémunérations spéciales (1). La loi anglaise prescrit de prêter assistance. Elle donne un *lien* ou privilège (2).

Le *Droit hollandais* distingue sauvetage et assistance comme le droit allemand. Le sauvetage est imposé sous une sanction pénale aux capitaines hollandais (3). Il est privilégié en premier rang.

Le *Droit italien* fait la même distinction, mais la jurisprudence ne l'applique guère (4). Le secours est obligatoire dans les limites du possible. Il est privilégié en deuxième rang. En *Droit portugais* également (5). En *Russie* (6) on applique un système analogue à celui de notre ancien droit. En *Uruguay* (7), au *Chili* (8), en *Roumanie* (9) et en *République Argentine* (10), même système qu'en Italie.

Aux Etats-Unis c'est le droit anglais qui règne. Un *maritime lien* est accordé aux sauveteurs sur le navire assisté et l'assistance est pénalement prescrite (11).

Le *Droit espagnol* (12) et le *Droit scandinave* suivent le système anglais en ce que le capitaine qui ne prête pas assistance au cours d'une collision est présumé fautif, sauf preuve contraire, d'après la loi norwégienne (13). Le sauveteur norvégien a un droit de rétention sur l'objet (14).

Au Japon (15), les frais d'assistance et de sauvetage sont privilégiés (art. 677, n° 5, Code de commerce).

Les indemnités sont réglées d'après la valeur sauvée, soit en argent, soit en marchandises, au gré des propriétaires (art. 8 de la réglementation du 24 avril 1875).

(1) Merch. Sh. Act. 1894, section XLIV.

(2) Merch. Sh, Act. 1894, chap. LXXXV, § 16. Voir § 8.

(3) Code pénal, art. 414; Code de comm., art. 313 et 460.

(4) Art. 120, 121, 1°, 134 du Code de 1877. Autran. p. 44, art. 671, 673, 675.

(5) Code de comm., art. 681 et 682.

(6) Art. 479 et 480, Code de comm.

(7) Code de comm., art. 1472 et 1473.

(8) Art. 1162.

(9) Art. 683, 685, 687. Trad. Bohl.

(10) Art. 1373, Code de comm. Autran, p. 55, art. 1377.

(11) Loi du 4 septembre 1890. Cf. Autran, *Code international de l'abordage et de l'assistance*, 1902, p. 39.

(12) Art. 842, Code de comm. Autran, p. 38.

(13) Art. 223.

(14) Art. 229 du Code de 1891, en Norvège; art. 842, en Espagne. Ce droit de rétention est préférentiel à toute dette.

(15) *Rev. int. de dr. marit.*, 1900, p. 571.

Si les objets sauvés sont insuffisants, le gouvernement intervient pour combler le déficit (art. 11, idem).

Toute personne qui a risqué sa vie et les parents de ceux qui sont morts en essayant de sauver des vies humaines (art. 15, idem), seront rémunérés.

En Russie, outre le privilège pour le droit aux objets recueillis pendant le nettoyage des rades, qui donne au propriétaire d'un objet ainsi recueilli le droit de le réclamer à condition de payer à l'inventeur une récompense ou indemnité calculée par les art. 523 et s., chap. II, titre V, livre II, du Code de commerce, il y a des droits privilégiés pour les sauveteurs.

226. — Vœux des Congrès. — Nous donnons ci-dessous le texte de l'avant-projet de traité international arrêté par le Comité maritime international à Hambourg, en 1902 (1).

226bis. — Preuves. — La loi de 1879 a élargi le Code. Le Code ne parle pas de l'assistance maritime mais à propos de dommages-

(1) *Avant-projet de traité relatif à un droit uniforme sur le sauvetage maritime.*

ARTICLE PREMIER. — Les hautes parties contractantes prendront les mesures nécessaires pour introduire dans leurs législations respectives les dispositions énoncées dans le présent traité pour le jugement de toutes actions introduites, après la date des ratifications, devant leurs Cours et tribunaux respectifs, à raison d'un sauvetage d'un navire de mer ou d'assistance lui prêtée.

ART. 2. — Le secours utilement prêté à un navire en péril ou à sa cargaison donne lieu à une équitable rémunération. Toute distinction législative entre le sauvetage et l'assistance est abolie.

ART. 3. — Rien n'est dû si le secours prêté reste sans résultat utile. En aucun cas la somme à payer ne peut dépasser la valeur des choses sauvées.

ART. 4. — Sont déchues de tout droit à indemnité et à rémunération les personnes qui ont coopéré aux opérations de secours malgré la défense expresse du capitaine du navire secouru.

ART. 5. — Un remorqueur n'a droit à une rémunération pour l'assistance donnée au navire par lui remorqué ou à sa cargaison que s'il a rendu des services exceptionnels ne pouvant être considérés comme l'accomplissement du contrat de remorquage.

ART. 6. — Le pilote et l'équipage du navire en péril n'ont droit à aucune rémunération, même pour services extraordinaires, tant que ceux-ci peuvent être considérés comme rentrant dans les limites de leurs contrats de service respectifs.

ART. 7. — A défaut d'accord valablement conclu entre parties, les autorités

intérêts dus aux affréteurs, il n'admet que ceux qui résultent de jugements ou de décisions arbitrales. Les commentateurs repoussent même l'admissibilité d'une transaction (1). A propos du sauvetage le Code belge s'est montré moins rigoureux. La convention faite de bonne foi et contrôlée par le président du tribunal de commerce a paru donner de suffisantes garanties.

administratives ou judiciaires compétentes fixent la rémunération en prenant pour base : *principalement* les efforts et le mérite de ceux qui ont prêté secours; le danger couru par le navire assisté, par sa cargaison, par les sauveteurs et par le navire assistant; les frais et dommages subis par le navire assistant; le succès obtenu; *secondairement* la valeur des choses sauvées et du navire sauveteur.

En aucun cas, les autorités compétentes n'alloueront une quotité fixe des objets sauvés ou de leur valeur.

Art. 8. — Tout contrat fait en présence du péril, par ceux qui s'y trouvent exposés, en vue de fixer la rémunération, peut être modifié dans ses effets par le juge s'il estime que les conditions convenues ne sont pas équitables soit pour l'une, soit pour l'autre partie.

Art. 9. — Rien de ce qui est convenu ici ne modifie les règles suivies par chacune des hautes parties contractantes au sujet de la compétence des autorités judiciaires ou administratives chargées de statuer sur les réclamations du chef de sauvetage ou d'assistance. Il n'est pas davantage dérogé : 1° aux dispositions par lesquelles la législation de l'une quelconque des hautes parties contractantes étendra à des cas autres que celui d'abordage l'obligation de porter secours aux navires en péril; ni 2° aux dispositions par lesquelles elle accorde aux sauveteurs des vies humaines un droit à rémunération à l'égard du navire assisté et de sa cargaison. Enfin, aucune disposition du présent traité ne modifie la situation des navires de guerre en ce qui concerne le sauvetage.

Art. 10. — Le présent traité est conclu pour un temps illimité, mais chacune des parties contractantes a le droit de le dénoncer. La dénonciation ne produira ses effets qu'un an après sa notification aux autres parties. Les actions introduites pendant ce délai resteront soumises au traité. Celui-ci continuera à produire tous ses effets entre les parties qui ne l'auront pas dénoncé.

Art. 11. — La présente convention ne sera définitive qu'après ratification. Les ratifications seront échangées au plus tard le. . . . . . , à. . . . . . . L'engagement pris dans l'art. 1er sera exécuté dans le délai d'un an. A partir de cette date, le traité entrera en vigueur entre les puissances qui se seront conformées au traité.

L'accession de toute puissance non signataire sera notifiée au gouvernement de. . . . . . . , qui en donnera avis aux hautes parties contractantes dans un délai de. . . . .

(1) N. B. n° 986. Lyon-Caen et Renault, n° 1704, t. VI.

D. — La créance des gens de mer.

Privilège n° 7. — Loyers et gages du capitaine et autres gens de l'équipage employés depuis l'ouverture du dernier rôle d'équipage, quel que soit le mode de rémunération de leurs services (1).

Preuves, art. 5, 4°, 192, 4°. — Les gages et loyers de l'équipage, par les rôles d'armement et de désarmement, arrêtés dans les bureaux du commissaire maritime (4, 7°, 47, 114). (Voir au 3° de l'art. 5.)

227. — Cause du privilège. — Sa raison d'être. — La loi désigne sous le nom de *loyers* le salaire des gens de mer. Il naît en effet d'un louage de services, et a son siège dans les art. 1780 et s. du Code civil. Mais la loi maritime déroge au droit commun dans un but de protection spéciale des équipages, afin de maintenir à la marine marchande, instrument indispensable à toute indépendance économique, le personnel qui lui est nécessaire. Nous analyserons le détail de ces mesures à un autre endroit. Le privilège qui garantit leur salaire s'y rattache étroitement. A cette raison s'en ajoute une autre : le travail de l'équipage a contribué à l'arrivée au port; le privilège se justifie à titre de frais conservatoires.

228. — Ancien droit et travaux préparatoires. — Les mariniers, disait déjà le Consulat de la mer, doivent être payés avant les prêteurs et tous autres hommes lors même qu'il n'y aurait qu'un clou qui pût les payer (art. 342) (2). L'ordonnance de 1681 (3) s'inspire des mêmes idées et le Commentaire de Valin a passé dans le Code de commerce de 1807. Dans notre loi de 1879, la loi n'accorde de privi-

(1) Pays où il existe un privilège analogue : Angleterre; Italie, n° 7; Espagne, n° 6; France, n° 6 ; Allemagne, n° 3 (768, 2°); Portugal, n° 6 (art. 578); Japon, n° 7.
(2) *Lo mariner, si non y havia sino un clau de que s' pogues pagar, se deu pagar.*
(3) Livre Ier, titre XIV, art. 16.

lège qu'aux marins employés depuis l ouverture du dernier rôle d'équipage. Cette rédaction tranche une controverse qui existe encore en France (1). Il y a autant de rôles d'équipage que d'armements successifs du navire. Le privilège porte donc sur chaque armement.

229. — Sens des mots « loyers et gages ». — La loi prévoit quatre modes principaux d'engagement, le contrat au voyage, celui au mois, la participation au fret ou au profit.

Le loyer mensuel, fréquent dans la navigation au long cours, pour les grandes traversées surtout, est proportionnel à la durée du service.

Le salaire au voyage est un forfait. L'équipage est licencié à l'arrivée à destination.

La participation au fret et au profit sont des contrats innommés qui se rapprochent du contrat de société, puisqu'ils sont subordonnés à l'aléa des bénéfices ou des pertes, et qui ressemblent au louage de services en ce que les marins demeurent des subordonnés du patron. Quel qu'en soit le caractère dominant (2), société, bail ou toute autre forme de rémunération (3), c'est un « loyer » au sens de l'application du privilège.

Il faut donc comprendre sous ces termes tout ce qui est dû par l'armateur aux matelots à titre de leur engagement. Ainsi les frais de maladie, de rapatriement (4), la redevance de l'armement à la Caisse des invalides (5) en font partie; mais seulement depuis l'ouverture du dernier rôle d'équipage (6).

Mais il ne s'agit que des dettes de l'armement. Une gratification de l'affréteur au capitaine ou droit de chapeau en est exclue (7).

Le subrécargue n'a pas droit au privilège des marins, sauf s'il est

(1) SIR., 1881, p. 1179; DE VALROGER, n°s 26 et 42; DALLOZ, *Suppl.* n° 356.

(2) Pour le caractère de société, cf. BÉDARRIDE, n° 541. — Voyez Loi allemande sur les gens de mer (1903). — *Contra :* JACOBS, n° 222; cf. l'opinion plus exacte de LYON-CAEN et RENAULT, V, n° 356, et DE VALROGER, n° 525.

(3) DALLOZ, *Suppl.*, v° *Droit maritime*, n° 350; *Trav. prép.*, NYSSENS et DE BAETS, II, n° 976.

(4) N. B., n° 976.

(5) Anvers, 7 février 1879, *J. P. A.*, 1879, 1, 59; — id., 14 mai 1869, *B. J.*, p. 1381, *J. P. A.*, p. 405; — id., 5 août 1869, *J. P. A.*, 1869, p. 405.

(6) Trib. Anvers, 28 mai 1878, *J. P. A.*, 1878, I, 130; id., 14 août 1877, *J. P. A.*, 1877, I, 265.

(7) Id., 17 mars 1882, *J. P. A.*, 1882, I, 115; DESJARDINS, n° 129; DALLOZ, *Suppl.* v° *Droit maritime*, n° 350.

le préposé des armateurs et chargé à un moment donné de remplacer le capitaine et de prendre le commandement du navire (1).

Indépendamment du privilège sur le navire, l'équipage a aussi un privilège sur le fret (2). D'autre part, l'applicabilité de l'art. 19 de la loi hypothécaire relative au privilège des gens de service est discutée (3).

229. — Preuves. — Vis-à-vis des tiers, les rôles d'armement du commissariat maritime font foi du privilège (4). Entre parties, c'est le rôle et les conventions des parties qui font preuve.

229*bis*. — Droit comparé. — Cette créance est universellement privilégiée. Le seul point variable selon les pays est le rang qu'elle occupe. Nous en parlerons plus loin (5).

E. — Le Crédit fait au navire.

PRIVILÈGE, art. 4, 8°. — Les sommes prêtées au capitaine pendant le dernier voyage et le remboursement du prix des marchandises par lui vendues pour le même objet (6).

PREUVES, art. 5, 192, 5°. — Les sommes prêtées et la valeur des marchandises vendues pour les besoins du navire pendant le dernier voyage, par des états arrêtés par le capitaine, appuyés de procès-verbaux signés par le capitaine et les principaux de l'équipage, constatant la nécessité des emprunts (4, 8°).

(1) Brux., 30 mars 1889. *Jur. Anv.*, 1889, I, 161.
(2) Voir ci-dessous § 5 et le commentaire de l'art. 63.
(3) Voir ci-dessous § 7, DALLOZ, *o. c.* n° 354.
(4) Anvers, 28 mars 1878 *(J. A. 78. I. 130)*; 18 mars 1879 *(Id. 79. I. 201)*.
(5) Voir § 8.
(6) Pays où il existe un privilège analogue : Angleterre; Italie, n° 9; Espagne, n° 7; France, n° 7; Portugal, n° 8 (art. 578); Japon, n° 6.

230. — De la cause de ce privilège. — Il arrive que, au cours d'une traversée, à la suite de fortunes de mer ou de tout autre événement, le navire se trouve dans une nécessité qui réclame des mesures immédiates. Il s'agit, par exemple, d'une avarie qui appelle des réparations. Tel est le fait qui donne d'habitude naissance à l'obligation garantie par le présent privilège. Le capitaine, n'ayant pas à bord les sommes nécessaires pour couvrir cette dépense imprévue, peut, ou bien vendre des marchandises jusqu'à concurrence des besoins, mesure extrême, ou recourir à l'emprunt. Afin de faciliter l'ouverture de crédit sollicitée, la loi donne au prêteur un droit réel sur l'objet donné en garantie et au chargeur un droit réel sur le navire ainsi conservé par la vente de ses marchandises.

Généralement, l'emprunt se fait sous la forme du contrat de grosse ou à la grosse aventure. Ce contrat, dont nous parlerons plus loin (1), est un contrat aléatoire (2) par lequel le prêteur avance une somme qui lui sera remboursée avec une majoration appelée *profit*, sous condition de la bonne arrivée du navire. La garantie peut être soit le navire, soit le fret, soit la cargaison, et un privilège la couvre, dans ces trois hypothèses (3).

Si, d'autre part, le prêt est accordé sous une autre forme que le contrat à la grosse, le privilège sur le fret et sur la cargaison disparaît, mais le privilège sur le navire peut subsister. En effet, on verra ci-dessous que, en ce plus large que les articles 156 et suivants, le texte que nous commentons s'étend à toute espèce d'emprunt. C'est là une regrettable anomalie.

231. — Ancien droit. – Deux voies s'ouvraient devant le capitaine sans argent et obligé à une réparation : vendre des marchan-

(1) § 4.
(2) Art. 1964, C. civ.
(3) Art. 156 et s.

dises ou emprunter. Dans les temps d'insécurité maritime on rencontre surtout le premier moyen. Aussi, dans les Rôles d'Oléron et jugements de Damme (1), lorsque les communications, avec l'époque moderne, deviennent plus aisée, le prêt à la grosse se généralise (2) et la vente des marchandises est abandonnée.

C'est dans nos contrées que se remarque pour la première fois non pas l'usage du prêt à la grosse, mais l'existence d'un privilège sur corps. L'article des jugements de Damme visé ci-dessus ne parle que de la vente des marchandises et l'existence du prêt à la grosse y demeure imprécise. Mais l'article 4 des Usages des Pays-Bas est déjà plus net (3); de même l'article 45 de l'ordonnance de Wisbuy, le chapitre XVIII du Guidon de la mer (4) et l'article 58 de l'ordonnance de 1591 (5) qui deviennent catégoriques.

232. — Conditions du privilège. — La loi en exige deux de fond et une de forme. La première est dans la cause ou le but de l'emprunt. Le privilège n'existe que si le prêt est destiné aux « besoins du navire ». Elle n'exige pas qu'on ait conclu un prêt à la grosse. Elle permet sous cette réserve qu'on recoure à tout autre contrat de crédit. Cette cause ne doit pas être mentionnée dans l'acte de prêt, bien que pour en faciliter la preuve, la chose soit désirable (6). D'autre part, si, bien qu'ayant conclu l'emprunt par nécessité, le capitaine commet l'infidélité de ne pas en consacrer le montant aux besoins du navire, le privilège n'en subsistera pas moins (7). Il ne dépend, en effet, pas du sort des deniers mais de l'intention des parties. Avouons cependant qu'au point de vue de la preuve de cette intention, le prêteur qui n'a pas mentionné dans l'acte la cause du prêt se trouvera dans une situation difficile s'il a affaire à un capitaine infidèle.

Que faut-il entendre par « besoins du navire »? Les différents expressions dont se sert la loi aux articles 4, n° 8, 5, n° 5 et 24, 93, 156.

(1) Art. 23.

(2-3) « Een schipper is ten agteren ende verkoopt goed op den Bodem. » Le chargeur dont on a vendu le bien a droit réel pendant l'an et jour sur le navire. Pour l'engagement des apparaux du navire en garantie d'un prêt, voir l'art. 1 des rôles d'Oléron et des jugements de Damme; pour la vente des effets des chargeurs. Cf. art. 23 des rôles d'Oléron. Pour la préférence à donner au prêt sur la vente d'effets chargés. Cf. *Coutumes d'Anvers (compilatæ),* art. 54. Tit. VIII.

(4) *Us et coutumes de la mer,* Pardessus, p. 423, t. II.

(5) *Id.*, p. 527; *id.*, p. 521.

(6) de Valroger, n° 37; Jacobs, I, n° 43.

(7) de Valroger, id.

« besoins du navire », besoins pressants du navire, « nécessités pressantes du navire », « besoins extraordinaires » sont synonymes. Les adjectifs qui accompagnent le mot « besoins » sont en réalité superflus et la Cour d'appel de Bruxelles s'est montré d'une inconséquence extrême en décidant (1) que le privilège sur le fret n'existait pas pour couvrir un prêt à la grosse qui visait l'achat de combustible en cours de route (2), alors qu'il existait sur le navire et la cargaison à titre de « besoins ». La vérité est que si les privilèges sont d'interprétation stricte, ils ne sont pas d'interprétation absurde (3).

L'arrêt de la Cour de cassation de France du 19 août 1879 et l'avis conforme de M. l'avocat général Desjardins donnent à ces anomalies législatives, leur véritable solution en disant que cette interprétation restrictive est contraire à l'ancienne jurisprudence maritime dont rien n'indique que le législateur moderne ait voulu s'écarter (4).

C'est pour cette même raison qu'il faut entendre par « besoins du navire » non seulement ceux qui concernent l'état de sa coque, de ses agrès et de ses apparaux, mais aussi ceux de son équipage (5).

La deuxième condition de fond, c'est que le prêt ait lieu « pendant le dernier voyage ». La loi borne le privilège au dernier voyage pour deux raisons, la première, parce que l'accumulation des privilèges est un mal qu'il faut éviter, la seconde, parce que le prêt est fait pour assurer l'arrivée à destination et qu'il cesse d'être conservatoire une fois que ce résultat a été obtenu.

Mais que faut-il entendre par dernier voyage? Les uns proposent comme limites, le départ et la rentrée au port d'armement. Il semble bien que telle soit l'hypothèse de la loi. Elle est, en effet, simple et claire (6). Mais si elle convient fort bien aux *liners* ou navires réguliers, spécialement aux longs courriers, elle s'applique mal aux *tramps*, notamment aux caboteurs. On a alors distingué : constitue un voyage la traversée en cabotage d'un port français à un autre (7).

(1) Brux., 21 déc. 1887, *J. P. A.*, p. 204 STOCQUART : *Du privilège accordé par la loi anglaise au prêteur à la grosse envisagé au point de vue du droit international privé. (Revue générale de la marine marchande*, 1888, p. 31 ; *Belgique judiciaire*, 1888, p. 257.)

(2) Voyez la critique faite par les PAND. B., v° *Contrat à la grosse*, n° 18.

(3) DE COURCY, *Quest. de dr. marit.*, p. 44.

(4) Cass. fr., 19 août 1879, *Pas. fr.*, 1880, pp. 623 et s.

(5) Comm. Marseille, 19 juin 1835, DALLOZ, v° *Droit maritime*, n° 247.

(6) DE VALROGER, n° 42. — Bordeaux, 9 août 1887, *Rev. int. dr. marit.*, III, p. 561 ; ALAUZET, *Comm. du C. de comm.*, V, n° 1638, p. 27.

(7) DE COURCY, *Ref. int. du dr. marit.*, p. 16.

Est un voyage l'expédition de tout port d'Europe ou entre deux pays étrangers (1). L'intercourse étant un mode d'armement usuel, on a alors pris comme point de repère les expéditions du navire en vue desquelles le prêt a été fait ou qui le régissaient lors de la vente des marchandises (2). C'est une solution moins nette mais plus conforme à la rapidité des transactions commerciales, et. au vœu de la loi de ne pas accumuler les privilèges. Enfin la volonté des parties qui a créé le contrat dont le privilège dépend est bien, ce nous semble, l'élément principal à considérer. Or dans l'état actuel des choses, à moins de convention contraire, l'aventure maritime se confondant en général avec le transport par mer, l'arrivée à destination du chargement met fin aux risques courus et par le prêt, et par le privilège. Il est donc naturel que celui-ci prenne fin. Le rôle d'équipage est un excellent point de repère pour le privilège des matelots. Il coïncide avec l'aventure de l'armateur, mais ici il en est autrement. Le point de vue armement ne concerne que l'emprunteur, or le prêt est un contrat qui implique un concours de volontés. L'intention du prêteur qui n'a contracté que sur le vu des expéditions y joue un rôle essentiel.

Reste une condition de forme qui sera examinée ci-dessous (3).

232*bis*. — Sens des mots « sommes prêtées au capitaine ». — Tous les prêts, les prêts ordinaires aussi bien que les prêts à la grosse, peuvent donner ouverture au privilège. Le mot « prêt » est employé ici, non pas dans son sens technique, mais dans son sens générique. On eût mieux fait d'employer l'expression « faire crédit ». Quiconque fait crédit au capitaine est couvert par un privilège (4). Les fournitures faites sont assimilables à des prêts (5).

Mais le crédit fait, non au capitaine, mais au propriétaire, est-il privilégié? Il est certain que cette hypothèse est un cas d'exception. L'emprunt fait en cours de voyage est nécessairement fait par le capi-

(1) BOISTEL, p. 845; DUFOUR, I, n° 123; LAURIN sur CRESP, I, p. 104; CAUMONT, v° *Navire*, n° 31; DESJARDINS, I, n° 137; RUBEN DE COUDER, v° *Navire*, V, n° 274, p. 542, conf. aussi *R. I. D. M.*, II, p. 122, 123, 201, 342, 763; I, 316, 474; III, 200. Codes argentin, n° 7; Chilien, n° 6; Suédois, n° 2; Norvégien, n° 3; Finlandais, n° 4.

(2) DUFOUR, I, n° 123; DEMANGEAT, IV, p. 52; LAURIN, I, p. 104.

(3) Voir n° 234bis.

(4) *Trav. prép.*, N. B., n°s 977, 1277, 1284. — Trib. Anvers, 30 juillet 1887, *J. P. A.*, 1887, I, 376.

(5) *Id.*, DALLOZ, Suppl., v° *Droit maritime*, n° 358; — DE VALROGER, I, n° 39; — DESJARDINS, I, n° 136.

taine. Faut-il dire (1) que les privilèges sont d'interprétation stricte et qu'il s'ensuit que seul le prêt fait au capitaine est privilégié ou bien que, dans tout ce que le mandataire peut faire en vertu de son mandat, le mandant a qualité pour agir (2)? La seconde opinion nous paraît la plus exacte. Assurément, les privilèges sont d'interprétation stricte, mais elle ne les étend nullement. Le capitaine étant le mandataire de l'armement pour le navire, il ne s'agit, que ce soit lui ou le mandant qui agisse, que du même et unique droit. Les travaux préparatoires appuient, du reste, cette manière de voir (3).

Un autre argument beaucoup plus sérieux est celui que développe M. de Courcy (4), lorsque, rapportant l'opinion d'Emerigon, il indique à titre de condition essentielle du prêt qu'il soit fait au navire plutôt qu'à la personne du maître. Cela est incontestable. Mais l'objection n'a d'autre portée que celle d'écarter les anciens prêts à la grosse, indépendants des besoins du navire et supprimés par la loi de 1879 comme des œuvres de pure spéculation. Elle est inapplicable au nouveau régime, qui ne les comporte plus.

De même les prêts à la grosse avant le départ du navire, fréquents autrefois, ont perdu leur privilège sous le nouveau régime. Ils sont remplacés tant en France qu'en Belgique par l'hypothèque maritime. Seuls les crédits consentis « pendant le dernier voyage » tombent sous le texte que nous examinons.

233. — De la vente des marchandises. — Quant à ce mode de crédit, il est assurément de plus en plus rare. C'est un substitutif grossier du prêt et il est naturel de le soumettre au même régime. Il trouve sa cause, non plus dans un emprunt, mais dans le pouvoir du capitaine d'engager ou vendre les marchandises en cas de nécessité (5).

234. — Concours de prêts pendant le même voyage. — Le principe est indiqué dans le dernier alinéa de l'art. 4 : « Les créanciers compris dans chacun des numéros précédents viendront en concurrence et au marc le franc en cas d'insuffisance de prix. » Mais l'art. 159 (ancien 323) institue, sauf pour les prêts consentis dans le

(1) Jacobs, I, n° 23.
(2) de Valroger, n° 39.
(3) *Trav. prép.*, N. B., n° 977.
(4) *Questions de dr. mar.*, p. 33 et s.
(5) Voir articles 24 et 93 de la loi de 1879, 234 et 298 du Code de 1807.

même port de relâche durant le même séjour, un ordre de préférence chronologique renversé. Les plus récents sont préférés aux précédents. Cette disposition déroge-t-elle à l'art. 4, *in fine?* Pour les prêts à la grosse, il n'y a pas de doute (1). Mais pour les prêteurs ordinaires et pour les fournisseurs à crédit, par exemple? Ce ne sont pas des prêteurs à la grosse. Il est certain qu'on voudrait, pour conformer l'interprétation légale au simple bon sens, leur appliquer la même solution. Mais les principes qui règnent sur l'interprétation stricte de la loi, spécialement en matière de privilèges, ne permettent malheureusement pas de réparer les vices de la législation. Quelle que soit son inconséquence, il faut donc s'incliner, la solution n'étant pas évidemment absurde (2), et répondre que prêteurs ordinaires, fournisseurs à crédit et chargeurs dont les marchandises ont été vendues, ne bénéficient pas de la situation exceptionnelle de l'art. 159 et viennent, par conséquent, en concurrence, quelle que soit la date de leurs créances sauf à invoquer le privilège des frais conservatoires (3).

En cas de vente des marchandises, il est nécessaire, pour que les chargeurs aient leur privilège, que celui-ci soit justifié par des états des marchandises vendues ainsi qu'un procès-verbal signé par le capitaine et les principaux de l'équipage.

Si cette formalité n'a pas lieu, le chargeur perd son privilège, mais il ne perd pas tout privilège. En effet, le capitaine dont les marchandises sont avariées ou perdues par sa faute en répond sur le navire, mais ce privilège ne vient qu'au treizième rang.

234*bis*. — Preuves. — Les emprunts faits par le capitaine pour les besoins du navire sont établis par des états appuyés de procès-verbaux dressés par le capitaine et les principaux de l'équipage et constatant la nécessité des emprunts. Ces procès-verbaux mentionnent, d'une part, le devis des dépenses indispensables accompagné du montant des ressources et d'une proposition d'emprunt dont les conditions sont exposées. Le procès-verbal se termine par la constatation de l'adhésion des principaux de l'équipage.

Il faut distinguer ce privilège, qui ne concerne que le crédit « pour les besoins du navire », quelle qu'en soit la forme, de celui qui concerne le prêt à la grosse ordinaire et classique (art. 24 et 156). Les

(1) DE VALROGER, I, n° 43.

(2) *Contra :* DE VALROGER, *loc. cit.* — Conf. DUFOUR, I, n° 136. — DALLOZ, *Suppl.* v° *Droit maritime*, n° 359.

(3) Voir § 8.

conditions de preuve ci-dessus, suffisantes pour le privilège de l'art. 4, n° 8, ne suffisent pas pour prouver le privilège de l'art. 156.

234*ter*. — Droit comparé. — L'existence de ce privilège est générale. Mais il n'a pas le même rang dans toutes les législations. Nous en reparlerons plus loin (1).

F. — La mise en état du navire.

235. — Les créanciers qui ont fourni et mis en état le navire. — Les privilèges qui suivent sous les n°s 9, 10, 11 et 15 de l'art. 4 ne sont que des aspects d'une créance unique, celle des constructeurs, fournisseurs ou vendeurs du navire, c'est-à-dire de ceux qui ont procuré à l'armement son instrument principal et indispensable, le navire. Ils ne diffèrent que par leur rang qui varie selon que le navire a déjà navigué ou non, qu'il a ou non quitté le port.

Le Code de commerce de 1807 rangeait concurremment, sous le n° 8, les sommes dues 1° au vendeur, 2° aux fournisseurs et ouvriers employés à la construction si le navire n'a point fait encore de voyage, 3° aux créanciers pour fournitures, travaux, main-d'œuvre, pour radoub, victuailles, armement, équipement, avant le départ du navire s'il a déjà navigué. La loi de 1879 a réparti, à un rang différent, chacune de ces catégories. Elle y a ajouté le privilège du chef d'avances faites pour la construction d'un navire par celui pour le compte duquel le navire est construit, si le navire n'a point encore fait de voyage et elle a réglé la situation des fournisseurs et ouvriers en cas d'entreprise à forfait. Elle a ainsi compliqué inutilement la question des privilèges et loin de faire une réforme utile, elle a, au contraire, empiré le mal.

236. — Ancien droit. — Paul disait déjà : *Qui in navem extruendam, vel instruendam pecuniam credidit, privilegium habet* (2) et Marcien ajoutait : *Quod quis navis fabricandæ, vel emendæ, vel*

(1) Voy. § 8.
(2) Dig. lib. XLII, V, *De rebus auct.*, fr. 26.

armandæ, vel instruendæ causa, vel quoquo modo crediderit, vel ob navem venditam petat, habet privilegium post fiscum (1).

Les Basiliques ont un titre Περὶ δανεισμάτων διαποντίων : du crédit naval, qui reproduit les mêmes principes (2). Ceux-ci ont passé dans le droit français du grand siècle (3) et dans le droit des Pays-Bas (4) avec cette restriction, que notre tradition juridique n'appliquait le privilège qu'aux réparations du navire.

1° *Avant le départ du navire qui a navigué.*

PRIVILÈGE, 9°. — Les sommes dues aux créanciers pour fournitures, travaux, main-d'œuvre, radoub, victuailles, armement et équipement avant le départ du navire, s'il a déjà navigué (5).

PREUVES, art. 5-6 (192-6°). — Les fournitures pour l'armement, équipement et victuailles du navire seront constatées par les mémoires, factures ou états visés par le capitaine et arrêtés par l'armateur, dont un double sera déposé au greffe du tribunal de commerce avant le départ du navire, ou, au plus tard, dans les dix jours après son départ (6). [4, 9°.]

(1) DIG., lib. XLII, V, *De rebus auct.*, fr. 34.

(2) PARDESSUS, *Us et coutumes de la mer*, p. 189, I.

(3) Ordonnance de 1681, titre XIV, art. 16.

(4) *Qui in novum œdificium vel naeum extruendam pecuniam creditit, ex veriore sententia tacitam hypothecam non habet : quamvis apud nos receptum sit, ut hypotheca tacita jure civili instoratori œdificii concessa ad quam libet necessariam reparationem œdificiivel navis pertineat.* — VANDER KEESSEL. *Theses selectœ ad jus hollandicum*, n° CDXVII.

(5) Pays où il existe un privilège analogue : Angleterre (Droit de rétention et possessorylien); Espagne, n° 8; France, n° 8; Portugal, n° 11 (art. 578); Japon, n° 7.

(6) Ancien droit : DIG., ch. XLII, titre V, loi 26.

237. — Fournitures et travaux avant le départ du navire qui a déjà navigué. — Ce sont les réparations et fournitures nécessaires avant chaque voyage qui font l'objet de cette disposition. Ce qui différencie le neuvième privilège du dixième, c'est que le premier frappe un navire qui a déjà navigué, et que l'autre concerne celui qui n'a pas encore fait de voyage. Mais, dans l'une et l'autre hypothèse, il ne s'agit que des fournitures et travaux faits, soit au port d'attache ou de départ, point initial du voyage pour le premier cas, soit antérieurement, pour le second (1). Ici, le voyage est déterminé par le port d'armement. Certains auteurs, écrivant sous le régime du Code où toutes ces créances sont réunies et viennent en concours, disent que ce privilège a sa cause dans toutes réparations quelles qu'elles soient; que, par suite, un navire qui n'aurait pas encore navigué et devrait être réparé tomberait sous ses termes (2). Cette opinion ne nous paraît pas admissible. Elle étend le privilège hors des termes de la loi. En outre, ce cas, peu vraisemblable du reste, sera généralement couvert par le privilège suivant relatif aux fournitures à la construction.

238. — Quelles sont les fournitures privilégiées? — Toutes celles qui sont nécessaires au voyage, c'est-à-dire sans lesquelles le départ ne se ferait pas dans de bonnes conditions. Les objets d'armement et d'équipement, les victuailles, les travaux de radoub sont indiqués par l'article. Ces termes sont, les uns exemplatifs, comme le radoub et les victuailles, les autres génériques : armement et équipement. Cela comprend évidemment les charbons.

Le n° 9 de l'art. 4 de la loi du 21 août 1879 comprend-il la commission des commissionnaires et des courtiers? L'affirmative paraît s'imposer : « Sommes dues aux créanciers », dit l'article. Et il ne distingue pas. De plus, la créance des commissionnaires et courtiers est l'accessoire des fournitures qui ont été faites à leur intervention.

239. — Preuves. — Ces créances sont constatées par des états ou factures visés par le capitaine et arrêtés par l'armateur. Afin de leur assurer une certitude de date, un double de ces états doit être

(1) N. B., II, n° 979; — Desjardins, n° 146 ; — Jacobs, I, n° 24. — Trib. Anvers, 10 févr. 1881, S. P. A., I, 106.
(2) Dalloz, Suppl., v° *Droit marit.*, n° 381.

déposé au greffe du tribunal de commerce du port au plus tard dans les dix jours après le départ du navire.

Si le capitaine ou l'armateur refusent leur visa, le fournisseur peut s'adresser à justice. Le jugement est alors annexé à l'état.

L'article 5 comprend toutes les fournitures dont parle l'article 4 (1).

240. — Droit comparé. — Ce privilège est en général reconnu, mais il n'est pas traité partout avec la même importance (2).

2° *Navire qui n'a pas voyagé.*

PRIVILÈGE n° 10. — Les sommes dues aux fournisseurs et ouvriers employés à la construction si le navire n'a point encore fait de voyage.

Si les fournisseurs et ouvriers ont su que le navire était construit à forfait par un entrepreneur pour le compte d'un tiers, le privilège existe seulement à concurrence de la somme dont celui-ci se trouve débiteur envers l'entrepreneur au moment où son action est intentée (3).

PREUVES, art. 5. 7.— Les sommes dues aux fournisseurs et ouvriers employés à la construction du navire et les avances faites pour sa construction, par tous les moyens de preuve prévus par l'art. 25 de la loi du 15 décembre 1872 (4-10°, 11°, 25; liv. 1er, tit. IV, 25).

241. — Ancien droit. — Le Consulat de la mer et l'Ordonnance

(1) JACOBS, I, n° 44; — DESJARDINS, nos 185 et 186.

(2) Voir § 8.

(3) Pays où il existe un privilège analogue : Angleterre, Possessory lien; Espagne, n° 8; France, n° 8; Portugal, n° 12 (art. 578); Japon, n° 8.

Ancien droit : Dig. XLII, titre V, loi 26.

de 1681 portaient que les ouvriers et fournisseurs du navire qui n'a pas encore fait de voyage, seraient payés par préférence aux autres créanciers. Mais au cas d'entreprise à forfait, assez rare en ce temps, l'ordonnance ne décidait rien. D'où controverse : les ouvriers avaient-ils droit sur le navire à concurrence de leur dette ou seulement dans la limite du forfait? La déclaration de 1747 se prononça en ce dernier sens, mais non sans résistance de la part des Parlements provinciaux, ce qui fait qu'elle ne trancha légalement rien. Le Code est muet là-dessus et sous son régime, la controverse subsiste (1). Elle a son siège dans l'art. 1798 du Code civil qui donne aux ouvriers d'un bâtiment une action directe contre le propriétaire, en cas d'entreprise à forfait, et sa solution dépend du caractère du contrat de construction habituellement qualifié de vente à livrer (2). La loi de 1879 l'a tranchée dans le même sens que la déclaration de 1747.

Par le fait du premier voyage du navire le privilège des ouvriers et fournisseurs à la construction tombe (3).

242. — Limites du privilège. — L'hypothèse du n° 10 est celle d'un navire achevé et livré à son acheteur mais qui n'a pas encore pris la mer. Le constructeur et ses ouvriers ont un privilège sur l'objet livré.

S'il y a construction par économie, il n'y a pas de difficulté puisque le propriétaire du navire est en même temps patron des ouvriers. S'il y a construction à forfait, la coutume veut que l'armateur paie partiellement le prix d'avance. Dans ce cas les ouvriers n'auront de privilège que jusqu'à concurrence de la portion du prix qui reste due au moment de l'intentement de l'action, à condition, bien entendu, qu'ils aient su que la construction était à forfait. La preuve de cette connaissance incombe au propriétaire (4).

243. — Preuves. — Ici, plus aucune restriction. L'art. 25 de la loi du 15 décembre 1872, qui admet même la preuve testimoniale, trouve son application pour établir quelles sont les sommes dues aux fournisseurs et ouvriers à la construction.

(1) Voir de Valroger, n° 48; Dalloz, *Suppl.*, v° *Dr. marit.*, n° 375 et s., N. B., n° 980.

(2) Voir n° 157.

(3) de Valroger, n° 51.

(4) N. B., n° 980.

Quel est l'effet de cet article, notamment sur l'art. 1793 du Code civil relatif aux travaux supplémentaires et à la nécessité d'un écrit? Le droit des ouvriers sur le navire est limité au droit d'obligation du propriétaire vis-à-vis de l'entrepreneur. Or, à première vue, le propriétaire n'est pas lié vis-à-vis de l'entrepreneur au delà du forfait et en dehors de l'art. 1793. Il semble qu'ils ne peuvent en tous cas prouver que dans les limites où leur maître pourrait le faire. Mais, d'autre part, il est fort douteux que l'article en question soit applicable à la construction des navires. En effet, ceux-ci sont des meubles et l'art. 1793 vise les immeubles. Comme il est exorbitant du droit commun, son interprétation est stricte et il ne peut être étendu à des objets qui sont en dehors de ses termes. Il s'ensuit que l'entrepreneur n'est pas lié par la preuve littérale. Il s'ensuit, en outre, que les ouvriers qui agissent comme agirait le maître. ne sont pas liés non plus et que tous les moyens de preuve leur sont accessibles tant pour les suppléments que pour le principal.

3° *Navire non encore livré.*

PRIVILÈGE n° 11. — Les sommes avancées pour la construction d'un navire par celui pour le compte duquel le navire est construit, si le navire ne lui a pas encore été livré (1).

PREUVES. — Voir le privilège précédent.

244. — Cause du privilège. — Nous avons exposé antérieurement quel est le caractère juridique de la construction à forfait (2). La jurisprudence y voit une vente à livrer dans laquelle la translation de propriété n'a lieu que par le fait de la livraison. C'est là une erreur, croyons-nous. Mais afin d'éviter que les armateurs ne courent ce risque et pour remédier à la situation inique dans laquelle peut se trouver un d'eux qui aurait fait des avances au constructeur et qui

(1) Pays où il existe un privilège analogue : Espagne, n° 8 ; Angleterre ; Portugal, n° 12 (art. 578) ; Japon, n° 8.

(2) Voir n° 163, N. B., n° 981.

verrait celui-ci tomber en faillite, on a institué le privilège en question (1). Peu importe que le navire soit ou non entièrement construit.

Ce privilège n'existait pas sous le régime du Code de 1807. Il a été créé par le législateur de 1879.

245. — **Preuves.** — Pour les avances comme pour les fournitures, tous les moyens de preuve sont reçus.

246. — **Privilège quinzième.** — Ce privilège, celui du vendeur du navire pour son prix, se rattache au même ordre d'idées que les précédents, mais il ne vient qu'en dernier rang (2).

G. — LES FORTUNES DE MER.

247. — **Cause de ces privilèges.** — Les trois privilèges qui suivent ont leur cause dans l'inexécution des obligations des parties, c'est-à-dire, en général, dans des fortunes de mer.

La prime d'assurance couvre l'aléa et les incertitudes du voyage pour l'armateur. Les dommages-intérêts dus aux affréteurs visent la non-arrivée en bon état au port de destination.

L'abordage est un des plus gros périls de mer. Si ce dernier privilège se justifie donc, ainsi que le précédent, qui dérive de la même préoccupation d'assurer la sécurité et la régularité des transports, le premier, par contre, paraît moins justifié.

1° *La prime d'assurances.*

PRIVILÈGE n° 120 (3). — Le montant des primes d'assurance faite sur le corps, quille, agrès, appa-

(1) Voir n° 157.
(2) Voir nos 268 et s.
(3) Pays où il existe un privilège analogue : Italie, n° 10 ; Espagne, n° 9 ; France, n° 10 ; Portugal, n° 9 (a. 578).

raux, et sur armement et équipement du navire dues pour le dernier voyage quand l'assurance est faite au voyage ou pour la dernière année quand l'assurance est faite à l'année.

PREUVES, art. 5, 8 (192-8°). — Les primes d'assurance seront constatées par les polices ou les extraits des livres des courtiers d'assurances (4, 12°).

248. — Ancien droit et travaux préparatoires. — Il est douteux que les Romains connussent le contrat d'assurance, bien qu'au VIe siècle après Jésus-Christ, le droit régissant le golfe persique fît mention d'un contrat similaire (1). Mais au XIVe siècle, on en rapporte l'existence problématique en Flandre, plus sûre en Portugal, et aux siècles suivants l'institution progresse avec rapidité. Mentionnons dans notre pays le droit de la *Chambre des échevins* de Bruges et les placards de 1537, 1549, 1551, 1563, 1569, 1570, 1571, ainsi que les Coutumes d'Anvers dites *in antiquis* (1570) (2). Mais c'est au XIVe siècle que les assurances ont pris l'ampleur et la multiplicité qui en font à ce point un des ressorts essentiels du commerce maritime, qu'on a pu dire que celui-ci n'était plus guère qu'un ensemble de péripéties qui se résolvaient toutes en questions d'assurances. Celles-ci, d'indemnités stipulées en cas de sinistre, sont devenues une des garanties du crédit maritime, son principal élément de stabilité. Cette extension justifie-t-elle le privilège des assureurs? Nullement. Il a pu se soutenir au temps où l'assurance était confondue avec le prêt à la grosse et représentait des risques considérables, c'est-à-dire toute l'aventure nautique. Aujourd'hui, où elle couvre mille petits aléas de détail, et où sa pratique est quotidienne, son privilège sur le navire n'a plus de raison d'être (3).

Cependant, loin de restreindre le privilège institué en 1807 par le Code, les lois de 1874 et de 1879 l'ont, au contraire, élargi.

Le Code de 1808 ne privilégiait la prime d'assurance que pour le

(1) DESJARDINS, n° 1290.
(2) *Ordonnances du duc d'Albe, etc.*, par REATZ, Brux., 1877
(3) Cf. Conférence de Me BAUSS à Anvers, le 15 mars 1903. — *Bulletin de l'Association pour l'unification du droit maritime*, 1902, pp. 19 et s.

dernier voyage. La loi de 1879, pour éviter toute controverse, y ajoute l'assurance à l'année (1).

L'indemnité visée par l'art. 177 n'est pas privilégiée (2).

249. — Sens des mots « dernier voyage ». — Nous avons déjà rencontré cette expression une première fois dans le Code de 1807 pour les gages des gens de mer, une deuxième fois à propos des prêteurs. La loi de 1879 a remplacé cette expression par celle d' « ouverture du dernier rôle d'équipage » qui fait coïncider le sens des mots « dernier voyage » avec le voyage au point de vue de l'armement. Mais vis-à-vis des prêteurs, nous n'avons pu nous ranger à cette opinion (3). Le voyage, ce sont les expéditions du navire sur lesquelles le prêt a lieu. Quel est le sens à donner à ces mots au point de vue des assurances ? Est-ce le voyage au point de vue de l'armement ? Est-ce le voyage au point de vue de l'assurance, *Viaggium promissum et comprehensum in assecuratione*, comme disait Emerigon ? Ce dernier sens paraît le seul possible. En effet, le privilège dépend du contrat d'assurance ; c'est donc le voyage contractuellement visé qui doit seul être en question. L'armement n'a rien à faire ici. On objecte que l'assureur du voyage d'aller pourra être absolument écarté par celui du voyage de retour, au cas d'armement unique ? C'est possible, mais les privilèges sont d'interprétation stricte et nous avons vu que l'intérêt du crédit maritime est de les réduire au minimum, spécialement ceux qui ne se justifient guère (4).

La loi de 1879 a ajouté au Code la prime pour la dernière année quand l'assurance est faite à l'année (5). Elle a tranché ainsi une controverse qui divisait le droit français. La prime visant l'assurance à temps était privilégiée pour tout le temps contractuel ou pour le voyage d'armement seul selon qu'on entendait dernier voyage dans un sens ou dans l'autre. Le principe de l'indivisibilité de la prime renforçait singulièrement la première opinion. La loi belge a fixé arbitrairement

(1) N. B., n° 982.

(2) JACOBS, n° 27 ; DESJARDINS, n° 154 ; VALROGER, n° 71 ; LYON-CAEN et RENAULT, n° 2257.

(3) Voir n° 232.

(4) Cf. Bordeaux, 5 mars 1861, LAURENT, I, 114, D., 1862, 2, 54. *Contra :* LYON-CAEN et RENAULT, VI, n° 1461 ; VALROGER, n° 68.

(5) N. B., n° 982.

le privilège à la dernière année de primes afin d'éviter précisément de surcharger le navire de créances privilégiées (1).

250. — Privilège sur les bateaux. — La loi de 1879 ne concernant que les navires de mer, les bateaux sont exclus de l'application de l'art. 4. Mais il serait inexact de croire que les assureurs n'ont pas de privilège sur les bateaux. L'art. 23 de la loi de 1874 sur les assurances instaure un privilège plus efficace que celui-là, puisqu'il prend place après les frais de justice (2), au deuxième rang, tandis que le privilège sur navires est au douzième.

251. — Preuves. — Les primes sont prouvées par les polices ou par un extrait des livres du courtier qui a passé l'assurance. Est-ce une restriction à l'art. 25 de la loi du 11 juin 1874 qui, tout en décidant que le contrat d'assurance se prouve par écrit, admet le commencement de preuve par écrit ? La loi maritime veut qu'on produise l'instrument même du contrat. Pour la police, c'est une preuve littérale, mais pour le livre du courtier ? On entend par livres du courtier, outre les livres de commerce auxquels sont tenus tous les commerçants, un livre spécial « où ils doivent consigner, jour par jour et par ordre de dates, sans ratures, entre-lignes, ni transpositions, et sans abréviations ni chiffres, les conditions de toutes les opérations faites par leur intermédiaire (3) ». Ce livre est évidemment visé, dans l'espèce, comme preuve du contrat. Mais, en outre, les courtiers ont des carnets sur lesquels « ils sont tenus de consigner leurs opérations aussitôt après les avoir conclues ». Ces carnets font également preuve. Ce sont des livres au sens général du mot. Le contraire serait d'autant plus absurde, qu'en cas de divergence entre le livre et le carnet la préférence est donnée au carnet (4). Il en résulte, contrairement à ce que dit un auteur (5), que la loi maritime, loin de restreindre la loi de 1874, art. 25, l'a élargie. En effet, la preuve par ces livres est une preuve par présomptions, c'est-à-dire un mode bien plus libéral que celui du commencement de preuve par écrit.

252. — Droit comparé. — En droit anglo-américain, le contrat

(1) Voyez les auteurs cités ci-dessus.

(2) Voir nos 270 et s.

(3) Art. 65 de la loi de 1867 sur les Bourses de commerce.

(4) Pand. B., vo *Bourse de commerce*, no 98.

(5) Jacobs, no 46.

d'assurance maritime n'est pas garanti par une hypothèque, c'est-à-dire par un *jus in re* (1). De même en Hollande, Suède, Allemagne, Russie (2). Il en est autrement en France (art. 191, C. c.), Espagne (art. 580), Portugal, Egypte (art. 5), Turquie (art. 5), Italie (art. 285). Là il y a *jus in re* pour les primes du dernier voyage.

2° *L'indemnité des affréteurs.*

PRIVILÈGE, 13°. — Les dommages-intérêts dus aux affréteurs pour défaut de délivrance des marchandises qu'ils ont chargées ou pour remboursement des avaries souffertes par les dites marchandises par la faute du capitaine ou de l'équipage (3).

PREUVES : Voir au privilège n° 6.

253. — Ancien droit. — La responsabilité du patron vis-à-vis des chargeurs est indiquée dans les documents les plus anciens. Le Digeste (4), la compilation rhodienne (5), les jugements de Damme (6), les rôles d'Oléron (7), le droit de la ligue hanséatique (8), et enfin avec une grande précision dans l'ordonnance de Philippe II de 1563 (9). Mais la sanction tantôt civile comme en droit romain, tantôt pénale comme dans le droit de la Hanse, tantôt solennelle comme dans le serment des rôles d'Oléron et des jugements de Damme, n'apparaît pas comme appuyée d'un privilège sur le navire. C'est dans le Con-

(1) 21 juillet 1885, C. de c. New-York, 1885 p. 420.

(2) DESJARDINS, I, n°s 150 et s., p. 282.

(3) Pays où il existe un privilège analogue : Italie, n° 11; Espagne, n° 10; France, n° 11; Portugal, n° 14 (art. 578).

En Angleterre, il existe une action *in rem* sans droit de préférence.

(4) Livre IV, titre IX, fr. 5, § 1er. Cf. PARDESSUS, *Us et coutumes de la mer.*

(5) Chapitres XXXIV et XXXVIII, *id.*

(6) Art. 11, *id.*

(7) Art. 11, art. 26, *id.*

(8) Voir Recès de 1417, *id.*, Recès de 1530, art. XVIII.

(9) *Van de schippers ende cooplieden,* n°s 6 et s.; n° 9, p. 317. *Placcaert Boek,* II deel.

sulat de la mer que l'idée est exprimée pour la première fois (1). Cette créance passe après celle des salaires des marins (2).

Cleirac en indique plus tard le principe qui est demeuré le nôtre : « Le batel est obligé à la marchandise et la marchandise au batel. »

Le privilège de l'art. 191, 11°, du Code de commerce, qui est devenu le 13° dans la loi de 1879, est restreint au défaut de délivrance des marchandises et au cas d'avaries.

254. — Quel est le rapport de droit couvert par le privilège ? — Les dommages-intérêts visés par ce paragraphe sont donc de deux sortes, ceux qui concernent l'obligation de veiller à la garde de la marchandise, et ceux que concernent l'obligation de la remettre à destination (art. 71).

Le défaut de délivrance comprend-il le retard dans la délivrance ? On se demande comment un texte aussi clair a pu être controversé (3). La négative est certaine. Si le retard est tel qu'il est assimilable à un défaut de délivrance, c'est un défaut de délivrance et non plus un retard.

Le Code italien borne l'effet du privilège en question au dernier voyage. La même solution doit prévaloir dans notre droit. Tout lien contractuel n'est pas rompu avec l'armateur, mais les affréteurs sont sans droit sur le navire par le fait d'un nouveau voyage (4).

255. — Preuves. — De même que les indemnités d'assistance et d'abordage, celle des affréteurs est prouvée non seulement par jugements et sentences arbitrales comme sous le Code de commerce, mais encore « par les règlements arrêtés entre parties et approuvés par le président du tribunal ». La loi de 1879 a ainsi permis aux transactions homologuées de servir de preuve, ce qui était dénié sous le régime de 1807 (5).

(1) Chapitre XVIII, PARDESSUS, *id.*

(2) « E si non y basta deuse n'vendre la nau que persone ni prestador no n'pot res » haver ; salvo los mariners qui non perden lers loguers. »

(3) CRESP et LAURIN, I, p. 118, assimilent le retard à la délivrance. *Contra :* DE VALROGER, I, p. 158, dit que c'est une question de fait. Cf. JACOBS, n° 28 (Req., 28 janv. 1874, S., 74, I, 213).

(4) LYON-CAEN et RENAULT, n° 1704, t. VI.

(5) N. B., n° 986.

3° *L'indemnité d'abordage.*

PRIVILÈGE, art. 4 (14°). — Dommages-intérêts dus pour abordage (1).

PREUVES (Voir au privilège n° 6).

256. — Cause du privilège. — On entend par abordage le choc de deux navires (2).

L'abordage est dit *maritime* par opposition à l'abordage *non maritime* autrement dit fluvial, lorsque le choc a lieu entre des navires de mer (3). Il peut être mixte quand la collision comprend des bâtiments non maritimes. Dans ce cas il y a abordage maritime vis-à-vis des navires de mer, abordage non maritime, fluvial généralement, vis-à-vis des autres. L'importance de cette distinction, qui fait appliquer ou non les règles de la loi maritime, dépend de la nature des bâtiments (4).

Une des conséquences du caractère maritime de l'abordage est l'application aux navires de mer qui y concourent, d'un privilège qui garantit les dommages-intérêts qui naissent de la collision.

257. — Ancien droit et travaux préparatoires. — De notre temps l'abordage est une des principales fortunes de mer. Cela vient de la régularité, de la sécurité et de la multiplicité des transports par mer qui ont moins à craindre des éléments et, suivant les mêmes

(1) Pays où il existe. Rang : Angleterre, maritime lieu ; Etats-Unis, id. ; Allemagne, n° 9 ; Finlande et Scandinaves.

(2) Anvers, 25 avril 1887, *J. P. A.*, 1887, I, 172. —Anvers, 25 févr. 1888, *J. P. A.*, 1888, I, 113.

(3) Trois systèmes sont en présence : 1° est abordage maritime le choc de deux bâtiments de mer dans des eaux maritimes (Voir CHOLET, *L'Abordage international*, p. 14) ; 2° est abordage maritime le choc de deux bâtiments dans des eaux maritimes (*Idem*, p. 15); 3° est abordage maritime le choc de deux bâtiments de mer dans n'importe quelles eaux (Système belge), cf. PAND. B., v° *Abordage*.

(4) Voir le chap. 1er de la première partie.

routes sur l'océan, à des vitesses considérables, sont exposés à des rencontres fréquentes.

Le type principal de l'ancienne fortune de mer c'était le jet qui entraînait avarie grosse et contribution de tous les intéressés à la bonne fin du voyage. Le type actuel c'est l'abordage. Il s'explique donc qu'on l'ait considéré longtemps, spécialement l'abordage fortuit, comme une avarie grosse (1) et que, en dehors des règles de la contribution d'avaries, on n'ait point spécialement réglé les suites d'une collision. L'ancien droit français ne prêtait guère d'attention aux dommages-intérêts. Ce principe n'existait pas dans le Code de commerce. Il a été introduit en France dans le projet de 1867 et de là a passé dans notre loi de 1879 (2).

Il existait dans l'ancien droit des Pays-Bas une tendance marquée non seulement à appuyer d'un droit réel la contribution d'avarie, mais à considérer comme réelle la dette née d'un abordage (3). Le droit anglais est demeuré dans la même tradition. Le procès d'abordage se fait *in rem*, c'est-à-dire contre le navire avec droit de préférence et droit de suite. Il prime même, suivant de nombreuses décisions, les autres privilèges sur le navire et passe au premier rang. Le droit à des dommages-intérêts se dégage de plus en plus des principes de l'avarie pour se rattacher aux règles de la responsabilité aquilienne. Le privilège dont nous nous occupons est une garantie qui appuie non plus la contribution mais la réparation du dommage.

258. — **Droit comparé.** — *En France* il n'y a pas de droit réel sur les navires à la suite d'abordage, bien que l'armateur puisse se libérer par l'abandon du bâtiment. Il n'y a là ni droit de préférence, ni droit de suite. Les chargeurs seuls, en vertu de l'art. 191, 11°, ont un privilège pour le remboursement des avaries souffertes par leurs marchandises et ce par la faute du capitaine ou de l'équipage.

En Egypte (4), en Espagne (5), en Italie (6), aux Pays-Bas (7),

(1) Cf. le Droit hollandais moderne. (ROLIN, *L'Abordage*.)

(2) N. B., n° 983.

(3) Voy. art. 255 de l'ordonnance de Rotterdam de 1721 (ROLIN, *L'Abordage* [Appendice], p. 227).

(4) Art. 5.

(5) Art. 580.

(6) Art. 673 et s., 661. La législation italienne met l'abordage à charge du navire mais cette expression ne crée pas un droit de suite ou de préférence.

(7) Art. 313.

au Portugal (1), en Roumanie (2), en Turquie (3) même système.

En Angleterre le droit des personnes, lésées pas un abordage est réglé par un *actio in rem*, c'est-à-dire *contre le navire* qui constitue une véritable personnalité juridique.

Il n'en est pas ainsi en droit français où le navire est un meuble. Cependant le système anglais, des plus commodes, n'est pas sans influencer les législations continentales. Ce privilège en est un exemple. Le navire étant l'auteur du dommage, les personnes lésées ont un droit sur lui.

En Allemagne le système est analogue : les créanciers pour abordage ont un droit de suite sur le navire et le fret brut *(Schiffsglaübiger)*. Ils ont également un droit de préférence, classé au 9e rang (4).

En Finlande (5) et dans les Pays scandinaves (6), mêmes principes.

259. — **Preuves.** — De mêmes que les indemnités de sauvetage ou celles qui sont dues aux affréteurs pour avarie ou défaut de délivrance, les dommages-intérêts sont constatés, soit par jugements et sentences arbitrales, soit par les conventions des intéressés revêtues de l'approbation du président du tribunal de commerce.

H. — Le vendeur du navire.

PRIVILÈGE n° 15, art. 4. — Sommes dues au vendeur du navire pour son prix (7).

PREUVES, art. 510. — La vente du navire par un acte ayant date certaine et rendu public par inscription sur le registre du conservateur des hypothèques (4, 15°, 2).

(1) Art. 578.
(2) Art. 678 et s.
(3) Art. 6.
(4) Art. 754, 755, 768.
(5) Art. 847.
(6) Code suéd., art. 853; Code norvégien et danois, id.
(7) Pays où il existe un privilège analogue : Italie, n° 12; Espagne, n° 8; France, n° 8 (art. 191); Pays-Bas, n° 1 (art. 315); Portugal, n° 10 (art. 578). — Ancien droit : Dig., XLII, titre V, loi 34.

260. — Cause du privilège. — Le principe juridique auquel se rattache ce dernier privilège est celui de l'article 1612 du Code civil qui assure au vendeur un droit de rétention de la chose en cas de non paiement du prix. On le retrouve dans le privilège de l'art. 20, n° 5, de la loi de 1851 (1) (2102, C. civ.), qui subsiste tant que l'acheteur conserve la possession du navire.

Mais, de ces droits réels, le premier ne permet qu'une main-mise ordinaire sur la chose et, le deuxième, s'il est préférentiel, ne donne pas droit de suite. La loi maritime de 1879 a innové sur ce point; le vendeur non payé a droit de préférence et droit de suite.

Ce privilège vient en dernier lieu. Il est accordé au vendeur qui fait crédit à l'acheteur du navire et dure aussi longtemps que celui-ci ne l'a pas payé.

261. — Ancien droit et travaux préparatoires. — Le droit de rétention du vendeur non payé a été et est encore généralement reconnu. Le Digeste le consacrait déjà et l'appuyait d'un privilège. Le Consulat de la mer est muet sur le privilège, mais l'Ordonnance de 1681 l'admet « si le navire vendu n'a pas encore fait de voyage ». Valin l'étend à tous les cas et tel est le principe qu'a adopté la loi de 1879. Elle a suivi le Code italien qui classe le privilège à la suite de tous les autres en ne lui donnant le pas que sur les droits de préférence conventionnels.

Notre ancien droit ne le connaissait pas, ou plutôt le vendeur du navire jouissait pour son prix, d'un droit de gage qui était purement conventionnel (2). Nous en sommes revenus à la même idée (3).

262. — Droit comparé. — Le droit français consacre le même principe (art. 191, n° 8), de même que le droit hollandais (4). Par contre, le droit anglais et le droit allemand ne le reconnaissent pas.

(1) N. B., n° 985; Jacobs, n° 30; Lyon-Caen et Renault, n° 2466.
(2) Voir au § 7 (l'Hypothèque maritime) l'introduction relative aux *Bylbrieven*.
(3) Voir n° 262.
(4) Art. 3 et s.

Ce dernier système est supérieur. Un vendeur vigilant peut se faire donner hypothèque sur le navire et sauvegarder ainsi ses droits.

263. — Preuves. — Le Code de commerce n'exigeait qu'un acte de vente ayant date certaine suivant le droit civil. La loi de 1879 y a joint l'inscription au registre du conservateur des hypothèques d'Anvers. Elle eût pu se dispenser de mentionner la première de ces deux conditions. L'inscription au registre en question donne, en effet, certitude complète quant à la date (C. civ., art. 1328).

264. — Concours et classement des privilèges. — Nous examinerons cette question à propos du concours des droits réels au § 8.

§ 4. — AUTRES PRIVILÈGES SUR LE NAVIRE.

265. — Lois créant d'autres privilèges. — Privilèges de droit civil et commercial. — Les privilèges, avons-nous dit, naissent de la loi, c'est-à-dire qu'ils reposent sur une *causa remota* d'intérêt social et d'ordre public représentée par la règle légale. Les privilèges sur navires qui viennent s'ajouter à ceux de la loi maritime sont les privilèges sur meubles institués soit par la loi civile, soit par des lois commerciales. Les uns et les autres dérivent d'un intérêt d'ordre public, soit humanitaire (1), soit conservatoire (2), soit de faveur au crédit (3), soit de consécration d'un fait accompli (4).

A. — Privilèges de droit civil.

266. — Des privilèges de droit civil. — Ces privilèges sont

(1) Créance des aliments et des frais funéraires, voir n° 270.
(2) Créance des frais conservatoires, voir n° 271.
(3) Principes de classement des privilèges, voir § 8.
(4) Privilège du créancier gagiste, voir ci-dessous.

d'abord ceux du Code civil en France, en Belgique, de la loi de 1851. Nous en donnons en note (1) l'énumération détaillée.

Il y a d'abord les privilèges généraux sur meubles et immeubles, c'est-à-dire les frais de justice qui se trouvent déjà du reste mentionnés dans l'art. 4 de la loi maritime, mais ont ici un sens plus large puisque les navires font partie du patrimoine mobilier et que les créanciers généraux de ce patrimoine peuvent être privilégiés sur les navires en vertu de la loi de 1851, ce qui serait impossible si la loi maritime existait seule. Il y a ensuite les privilèges sur les meubles qui se divisent en privilèges *généraux* et *spéciaux* et qui sont applicables aux navires, puisque ceux-ci sont des meubles, sauf dérogation

(1) *Liste des privilèges de droit civil et de droit commercial autres que ceux des art. 4 et 5.*

Nous donnons ci-dessous la liste des privilèges de droit civil en indiquant quels sont ceux qui ne s'appliquent pas aux matières maritimes :

I. *Privilèges généraux sur les meubles et les immeubles* (Loi du 16 décembre 1851, art. 17). — Frais de justice.

II. *Privilèges sur les meubles* (Loi du 16 décembre 1851, art. 18 à 26).

§ 1er. Privilèges généraux sur les meubles : *a*) frais de justice; *b*) frais funéraires; *c*) frais de dernière maladie; *d*) salaire des gens de service, commis et ouvriers voir ci-dessous V); *e*) fournitures de subsistance.

§ 2. Privilèges sur certains meubles (1) (Loi du 16 décembre 1851, art. 20); *a*) privilège du bailleur d'immeubles (inapplicable); *b*) sommes dues pour semences et frais de récolte (inapplicable); *c*) gage; *d*) frais faits pour la conservation de la chose; *e*) prix d'effets mobiliers non payés, spécialement des machines et appareils employés dans les établissements industriels; *f*) fournitures des aubergistes; *g*) frais de voiture et dépenses accessoires.

III. *Privilèges immobiliers* (2) (Loi du 16 décembre 1851, art. 27 et 28).

Ils sont inapplicables au navire et au fret qui sont meubles.

IV. *Privilèges particuliers.*

1. Privilège du Trésor public (Lois des 5 septembre 1807, 12 novembre 1808, 11 février 1816, 27 décembre 1817, 26 août 1822, 4 mars 1846).

2. Privilège des expéditeurs et courtiers en douane (Loi du 26 août 1822, art. 119).

2*bis*. Privilège du prêteur agricole (Loi du 15 avril 1884) (inapplicable évidemment).

3. Privilège du commissionnaire (Loi du 5 mars 1872, art. 14).

4. Privilège de l'assureur (Loi du 11 juin 1874, art. 23).

5. Privilège du créancier gagiste commercial (Loi du 5 mai 1872, art. 1er).

(1) Le rang des privilèges mobiliers en cas de concours entre eux est réglé par la loi du 16 décembre 1851, art. 21 à 26.

(2) Ce sont : 1° le privilège du vendeur; 2° le privilège des copermutants; 3° le privilège du donateur; 4° le privilège des cohéritiers ou copartageants; 5° le privilège des entrepreneurs, architectes et maçons.

de la loi maritime, ou impossibilité de l'appliquer par suite de leur caractère terrestre.

Le plus important de ces privilèges est celui qui couvre les frais faits pour la conservation de la chose. Les privilèges immobiliers ne reçoivent pas d'application. Restent alors certains privilèges spéciaux et commerciaux, parmi lesquels il faut relever le privilège du commissionnaire, du créancier gagiste, de l'assureur, du Trésor public et des courtiers en douane.

267. — Leur nature. — Pas de droit de suite. — Les privilèges de droit civil applicables aux navires diffèrent profondément des privilèges maritimes. Ces derniers, dérogeant au principe qu'en fait de meubles possession vaut titre, instituent un droit de suite sur meubles qui ne prend fin que par la vente forcée ou par une vente volontaire entourée de conditions de publicité et définie par l'art. 6 de la loi de 1879. Les privilèges de droit civil, au contraire, dépendent de l'art. 2279 du Code civil. La dépossession, et, à plus forte raison, l'aliénation les mettent hors l'atteinte des créanciers privilégiés. Les privilèges de droit civil sont donc des droits de préférence, tandis que les autres sont à la fois des droits de préférence et des droits de suite. Les uns et les autres se rattachent au principe de l'art. 2092 du Code civil (art. 8 de la loi de 1851) qui dit que les biens du débiteur sont le gage commun de ses créanciers et que le prix s'en distribue entre eux par contribution, à moins qu'il n'y ait entre les créanciers des causes légitimes de préférence.

268. — Ancien droit. — L'ancien droit français se divisait sur cette question. Les pays de droit romain étaient régis par le système de la *généralité* et de la *clandestinité*. Les créanciers hypothécaires avaient *jus in re* sur les biens présents et futurs de leurs débiteurs et ces droits étaient occultes.

En outre, le droit romain accordait à certaines créances une hypothèque générale et un privilège, soit à raison de la qualité de la créance

(*privilegia causæ*), soit à cause de la personne du créancier (*privilegia personæ*) (1).

D'autre part, les pays coutumiers excluaient le *jus in re* sur les meubles et les pays dits *de nantissement*, notamment la Belgique, nécessitaient une investiture du gage, mesure solennelle de publicité, pour que le *jus in re* opérât non seulement vis-à-vis du débiteur, mais suivît les tiers. En étaient exceptées les hypothèques légales.

Ainsi le *jus in re* se constituait à titre d'hypothèque par œuvres de loi, c'est-à-dire avec enregistrement et publicité. Il se constituait par main-mise ou saisie-arrêt, dite *mise de fait, plainte à loi, main-assise;* c'était une hypothèque judiciaire. Enfin, la loi, tacitement, conférait hypothèque dans certains cas (hypothèque légale) (2).

Ces différentes institutions s'amalgamèrent dans le système du Code civil qui abandonna la plupart des principes romains.

269. — Des frais de justice. — Qu'entend-on par frais de justice? Ceux qui ont été faits dans l'intérêt commun des créanciers (art. 17) et qui ont pour objet la conservation de la chose, qu'ils soient judiciaires à proprement parler ou extrajudiciaires. Ils sont déduits de l'avoir brut et passent donc avant tous autres. Ainsi les frais de scellé et d'inventaire, de saisie et de vente, de distribution, de partage, d'administration de succession. Ce privilège est doublement général en tant qu'il porte sur les meubles et les immeubles du débiteur (art. 17) et en tant qu'il porte sur les meubles seulement (art. 19).

270. — Autres privilèges. — Viennent au second rang, d'après le Code et la loi de 1851 (3), des privilèges sur la généralité des meubles, les frais funéraires, c'est-à-dire les frais nécessaires d'inhumation. Puis tous les frais de dernière maladie, c'est-à-dire toutes celles qui dépendent directement de la maladie, privilège borné à un an. Enfin, les salaires des gens de service, commis et ouvriers, pour l'année courante. Puis les fournitures de subsistances, c'est-à-dire d'aliments faites à la famille, à ceux qui sont liés par l'obligation alimentaire, pendant les six mois qui précèdent la mort, la faillite ou la déconfiture.

Parmi les privilèges sur meubles déterminés, il y a le créancier

(1) MAYNZ, *Cours de dr. rom.*, 4ᵉ édit., § 381, notes 13 et 14.

(2) BRITZ, II, p. 929.

(3) Voir le privilège des assureurs, nº 274, et le privilège du Trésor public, nº 275.

gagiste (1) et les frais faits pour la conservation de la chose. Il y a aussi le privilège du vendeur d'effets mobiliers sur leur prix, s'ils sont en la possession du débiteur.

Enfin, comme privilèges spéciaux, notons celui de l'assureur, du commissionnaire, du Trésor public et des agents en douane.

271. — Des frais conservatoires. — Cause de ce privilège. — Le plus important des privilèges civils est assurément celui-ci. Il marque la *causa remota* de la plupart des privilèges : l'utilité de faire passer en premier rang la créance qui a conservé le gage commun, et de tous, c'est le plus général, celui qui l'approche au plus près. Des autres privilèges, en effet, un grand nombre sont également favorisés à titre de frais conservatoires au fond, mais, en outre, leur fréquence et leur nature particulière les a fait traiter à part. Ainsi, les frais d'assistance et de sauvetage s'appuient en grande partie sur l'effet conservatoire de l'aide maritime, mais il vient s'y ajouter l'utilité sociale de récompenser et d'encourager les sauveteurs.

272. — Quels frais conservatoires sont privilégiés? — On entend par frais de conservation les dépenses sans lesquelles l'objet eût péri. Les dépenses qui ne donnent qu'une plus-value à la chose n'y sont pas comprises. L'évitement de la perte est indispensable. Ce privilège existe indépendamment de l'intention de ceux qui ont fait les dépenses.

La jurisprudence admet que la saisie conservatoire et les frais qui en sont l'accessoire peuvent, tout en étant pratiqués dans l'intérêt d'un seul, avoir, en fait, conservé, pour tous, le gage commun des créanciers. A ce titre, elle les a considérés à bon droit, comme privilégiés, à titre de frais de conservation.

Ce raisonnement ne peut s'appliquer qu'aux frais qui conservent réellement l'avoir du débiteur et non aux autres (2).

273. — Privilège pour le prix des effets mobiliers non payés. — Lorsqu'un acheteur ne paie pas le prix, le vendeur a le choix ou d'user de la condition résolutoire tacite (art. 1184) ou d'exiger paiement avec privilège vis-à-vis des autres créanciers.

(1) Voir nos 281 et s.

(2) *Comm. Anvers*, 11 décembre 1897, *J. d. T.*, 1898, col. 99.

Si la vente a été faite sans terme, dit l'art. 20, le vendeur peut même revendiquer les objets vendus tant qu'ils sont en la possession de l'acheteur et en empêcher la revente, pourvu que la revendication en soit faite dans la huitaine de la livraison et qu'ils se trouvent dans le même état que lors de la livraison. Par « revendiquer » il faut entendre le droit du vendeur de se saisir de la chose et de la faire rentrer dans son patrimoine en attendant qu'il se décide, soit à résoudre le contrat, soit à agir en paiement contre l'acheteur. C'est donc une véritable saisie conservatoire.

En matière maritime, un privilège identique se présente, il a le quinzième rang, et remplace entièrement le privilège de droit civil dont nous venons de parler. Mais la mesure conservatoire de l'art. 20 appartient-elle au vendeur? Assurément. Tout navire est meuble. Il rentre donc dans la généralité des termes de la loi hypothécaire.

B. — Le privilège des assureurs.

274. — Privilège des assureurs. — L'art. 23 de la loi du 11 juin 1874, sur les assurances, stipule : « L'assureur a un privilège sur la chose assurée. Ce privilège est dispensé de toute inscription. Il prend rang immédiatement après celui des frais de justice. Il n'existe, quel que soit le mode de paiement de la prime, que pour une somme correspondant à deux annuités. »

Ce privilège peut porter sur la généralité des meubles si c'est cette *universitas* qui fait l'objet de l'assurance. Il prend rang après celui des frais de justice et occupe par conséquent à titre fixe le deuxième rang. Il peut également avoir pour objet un meuble particulier.

Peut-il avoir pour objet un navire? L'affirmative a une étrange conséquence : celle de donner aux assureurs une double garantie, le privilège maritime de l'art. 4, venant au douzième rang et un privilège général venant au deuxième rang, c'est-à-dire après les frais de justice. Il faut cependant admettre cette solution, puisque l'art. 3 de la même loi de 1874, sur les assurances, en applique les dispositions aux assurances maritimes, mais un tempérament doit être apporté à sa rigueur. Les privilèges maritimes dérogeant aux autres, il est certain que pour les primes d'assurance visées par l'art. 4, n° 12, il ne peut être question d'invoquer l'art. 23 de la loi de 1874, mais pour toutes les autres hypothèses il reprend sa force. Un assureur pourrait-il

renoncer au privilège maritime pour lui substituer celui du droit civil et avancer ainsi à un rang plus favorisé ? Evidemment non. Sa renonciation le priverait de tout privilège.

C. — Privilège du trésor public et des agents en douane.

275. — Le privilège du Trésor. — Lois spéciales. — L'art. 15 de la loi de 1851 dit que « le privilège, à raison des droits du Trésor public et l'ordre dans lequel il s'exerce, est réglé par les lois qui le concernent.

Le Trésor public ne peut cependant obtenir de privilège au préjudice des droits antérieurement acquis à des tiers. »

Ce dernier membre de phrase ne veut pas dire que le Trésor public ne prime pas les droits des tiers même antérieurs, mais que l'institution par une loi nouvelle d'un nouveau privilège au profit du Trésor n'a pas d'effet rétroactif (1).

Les lois actuellement existantes sont celles-ci :

Il y a d'abord le recouvrement des frais en matière criminelle, correctionnelle et de police qui se fait sur les meubles des condamnés seulement après les privilèges de droit civil (2). Ensuite le recouvrement des contributions directes, foncière et mobilière, est garanti par tous les meubles des redevables (3). Celui-ci passe *avant tout autre*, a dit Jaubert au Conseil d'Etat. On s'est demandé si cette priorité était absolue. Il faut répondre affirmativement, mais le privilège ne porte que sur le produit net de la vente. Les frais pour parvenir à la vente doivent être déduits du produit brut.

Ils passent donc avant le fisc. Mais, sous cette réserve, celui-ci a le premier rang sur tous privilèges quelconques (4). La loi du 11 février 1816 institue, art. 9, une hypothèque légale en faveur de l'Etat pour le paiement de l'impôt foncier et de l'additionnel, mais elle ne frappe que les immeubles et ne s'applique donc pas aux navires (5).

Quant au droit de succession réglé par la loi du 27 décembre 1817,

(1) Laurent, t. XXIX, n° 320.
(2) Loi du 5-15 sept. 1807, *Pasin.*, p. 157.
(3) Loi du 12-22 nov. 1808, *id.*, p. 318.
(4) Pand B., v° *Contrib. dir.*, n°s 142 et s.
(5) *Pasin.*, p. 22.

le Trésor a un privilège général sur tous les biens meubles délaissés par le défunt ayant rang immédiatement après les privilèges de droit civil et les privilèges maritimes. Ce privilège dure douze mois après le délai de déclaration de succession (1).

Le privilège ne peut être exercé à l'égard des tiers acquéreurs de bonne foi (2).

Pour les droits de douane, accises et tonnage, les receveurs ont au nom de l'administration, le droit d'exécution parée, privilège sur les biens meubles prenant rang immédiatement après les privilèges de droit civil et les privilèges maritimes à dater du jour où la dette a été contractée et ce, durant une année (3).

Les droits d'entreposage, dits droits de magasin, sont prélevés par privilège sur le produit de la vente, immédiatement après les frais et les autres droits privilégiés du Trésor, visés par la loi de 1822. Cette hypothèse ne se conçoit guère. Un navire peut être, à certains égards, assimilé à une marchandise mais pas ce à point (4).

276. — Le privilège des agents en douane. — Aux termes de l'art. 119 de la loi du 26 août 1822 : « Aux expéditeurs, courtiers ou agents admis près de l'administration, il sera accordé, durant les six mois qui suivront le paiement, privilège sur tous les biens meubles de leurs débiteurs, pour le recouvrement des droits d'entrée et de sortie, des accises et des droits de tonnage acquittés par eux à l'Etat, pour compte d'autrui; ce privilège sera classé dans la catégorie de ceux mentionnés aux art. 2101 et 2102 du Code civil (5) et 191 du Code de commerce (6) et prendra rang immédiatement après ceux-ci et après ceux du gouvernement pour droits et accises dus.

Ce droit s'entend, sauf subrogation ou stipulation pour autrui.

En effet, pour les droits de navigation, l'expédition passerait alors au 2e de l'art. 4.

Le droit de tonnage a été aboli le 21 juillet 1863, et remplacé par un nouveau régime qui n'est pas encore définitif puisque sa revision doit avoir lieu.

(1) Art. 3, *Pasin.*, p. 264.

(2) MATON, *Princ. de dr. fisc.*, p. 526, t. Ier.

(3) Art. 290 de la loi du 26 août 1822, *Pasin.*, p. 77. — ADAN, *Perception des droits*, p. 282.

(4) Loi du 4 mars 1846.

(5) Art. 19 et 20 de la loi de 1851.

(6) Art. 4 de la loi de 1879, cf. PAND. B., vo *Courtier*, no 104.

Les déclarants en douane sont généralement des commissionnaires ou courtiers qui se chargent, moyennant commission. d'accomplir les formalités douanières. Cette profession est devenue libre. On n'exige plus même de procurations spéciales. Cependant l'art. 118 de la loi générale sur les douanes supposait leur agréation officielle. Mais l'administration a laissé tomber ce droit de surveillance en complète désuétude. Par circulaire ministérielle du 15 mai 1857, on a remplacé l'agréation par les dispositions suivantes :

1° Les marchandises déclarées par les intéressés eux-mêmes ou par mandataires, porteur d'une procuration, passent au dédouanement avant les autres;

2° Sous peine de n'être plus admis qu'avec procuration spéciale, les commissionnaires doivent faire une déclaration séparée pour chaque destinataire qu'ils représentent;

3° Pour forcer les commissionnaires à renseigner à chacun de leurs clients les droits payés pour son compte, il est prescrit aux receveurs de délivrer un acquis distinct pour chaque destinataire (1).

Ces commissionnaires jouissent du privilège susdit (2).

D. — Privilège du commissionnaire.

277. — Cause du privilège. — Le privilège du commissionnaire ou consignataire est attaché au contrat de commission, c'est-à-dire au contrat par lequel le commissionnaire agissant en nom propre ou sous un nom social, se charge de faire pour le compte du commettant un ou des actes de commerce. La commission correspond au mandat du droit civil. Elle est onéreuse, tandis qu'il est gratuit. Elle est privilégiée, tandis qu'il n'a pas de garantie.

Dans la pratique des choses, les intermédiaires sont appelés indifféremment courtiers, commissionnaires, consignataires. Juridiquement ces expressions diffèrent. Le courtier se borne à mettre les parties en présence, ne prend aucun engagement personnel et n'est pas partie

(1) Orban, *Législation douanière belge*, 1902, n° 274.

(2) Brux. 30 août, 25 févr. 1859, B. J., 1859, 623. — Tournai, 1861, B. J., 1862 1310.

aux actes dans lesquels il intervient (1). Il ne diffère des commis, facteurs et préposés, qu'en ce que ceux-ci contractent au nom de leur patron, par un mandat général. Les conditions du courtage dans les pays maritimes ont fait dévier ce principe et d'après les usages du port d'Anvers, un courtier peut, dans certains cas, être recherché par les créanciers des capitaines de navire au nom desquels il a traité. Il devient alors un véritable commissionnaire. Les consignataires de navires aussi appelés receveurs du navire sont les commissionnaires que l'armateur désigne au capitaine et auquel ce dernier doit recourir dans les lieux d'échelle ou de décharge pour tout ce qui a trait aux besoins du navire (2). Souvent les connaissements portent leur nom. Ce sont alors des « clauses d'adresse » (3).

278. — Ancien droit. — Le privilège du commissionnaire, facteur ou courtier, se trouve déjà inscrit, dans des termes beaucoup plus larges, puisqu'il comprend, outre le contrat de commission, le contrat de simple courtage, dans les Coutumes d'Anvers dites *compilatœ* (4). C'est un droit de rétention préférentiel.

279. — Condition du privilège. — Possession. — Ce privilège n'existe qu'à la condition que « le commissionnaire ou un tiers convenu entre les parties ait été mis et soit resté en possession des marchandises (5). » Ce sera une question de fait, mais rarement on pourra dire d'un courtier qu'il a la possession du navire et il s'ensuit que, sur les navires, pareil privilège est de réalisation difficile.

280. — Peut-il porter sur un navire? — Le privilège du commissionnaire, réglé par les art. 14 et suivants de la loi du 5 mai 1872 (6), peut-il porter sur un navire? L'hypothèse est assez spéciale. Il faudrait qu'il y ait achat et vente de bâtiments par l'intermédiaire de *shipbrokers* ou courtiers de navires agissant en leur nom pour compte de tiers.

Il est certain que, en supposant que les contrats de commission de

(1) Pand. B., v° *Courtage*, n°s 26 et s.
(2) Pand. B., v° *Consignation de navire*, v° *Affrètement*, n°s 239 et s.
(3) Pand. B., v° *Clauses d'adresse.*
(4) Art. 20, titre X.
(5) Art. 14 de la loi du 5 mai 1872.
(6) Ancien art. 93, C. de comm.

ce genre soient fréquents, les conditions requises par la loi, notamment la possession, se rencontreront difficilement. Mais dans cette hypothèse, le commissionnaire sera-t-il privilégié? Le privilège ne porte que sur la commission de « marchandises », c'est-à-dire d'objets mobiliers expédiés, déposés ou consignés. Peut-on y comprendre les navires? Sans aucun doute, les navires sont des meubles et ils sont dans le commerce. Bien que la commission s'exerce habituellement à propos du transport d'objets, c'est-à-dire à propos des facultés du navire et non pas du corps, rien n'empêche le corps de devenir lui-même une marchandise; il y a un commerce de bâtiments.

E. — Droit de rétention. — Nantissement et vente.

281. — Cause de ce privilège. — Le privilège du créancier gagiste indique, de même que celui des frais conservatoires, un des éléments sur lesquels les privilèges s'établissent, un des aspects de leur cause finale, de leur *causa remota*. La loi donne une préférence au créancier qui est *nanti* sur celui qui ne l'est pas, c'est-à-dire qu'elle sanctionne d'une faveur le fait accompli. On retrouve trace de cette idée dans le privilège du capitaine sur la cargaison, dans les divers droits de rétention consacrés par le Code, dans les saisies, et même dans l'hypothèque.

282. — Le droit de rétention. — Le droit de rétention qui se retrouve ainsi sous diverses formes, n'a pas été expressément visé par le Code civil. Le principe que tout créancier nanti est préféré aux autres, n'a pas été formulé dans sa rigueur. On peut donc dire avec Laurent que le droit de rétention n'existe pas, au point de vue positif, à titre de règle générale, créant un droit de préférence. Mais d'autre part, le principe est certain et se décèle par plusieurs dispositions du Code, notamment le droit du vendeur de retenir la chose, si l'acheteur ne paie pas le prix, et de l'acheteur au réméré d'agir de même si le ven-

deur ne lui rembourse pas le prix et les impenses. On objectera en vain qu'il s'agit non d'un droit spécial de rétention, mais d'un droit de propriété conditionnel (1). Tout droit de rétention peut être assimilé à un droit de propriété sous condition. Telle est précisément sa nature. C'est un droit réel qui confère au créancier les droits du propriétaire jusqu'à l'arrivée d'un événement futur et incertain.

Les formes les plus ordinaires par lesquelles ce principe apparaît dans les lois sont, en ce qui concerne les navires, le nantissement et la vente.

283. — Le nantissement d'un navire est possible (2). — Ce peut être un gage civil, si la dette qu'il garantit est civile. Dans ce cas c'est le Code civil qui en règle les conditions.

Pour les matières excédant 150 francs (art. 2074), le gage doit être constitué par acte authentique ou sous seing privé, dûment enregistré. Cet acte doit contenir la déclaration de la somme due, ainsi que l'espèce et la nature des choses remises en gage, ou un état annexé de leurs qualités, poids et mesure. Le gage doit en outre (art. 2076) avoir été mis et être resté en la possession du créancier ou d'un tiers convenu entre parties.

C'est un simple droit de rétention. Le droit de suite ne se comprend pas, puisque le créancier doit avoir la possession de la chose.

Au lieu d'être civil le gage peut être commercial, si la dette qu'il garantit est commerciale. Dans ce cas, c'est la loi du 5 mai 1872 (tit. VI, liv. Ier du Code de commerce) qui en règle les conditions. Elle se présente comme un ensemble complet qui se substitue au Code civil et où les règles civiles cessent d'être applicables (3).

La nécessité de l'acte authentique ou sous seing privé ne disparaît pas. Le gage doit être établi « conformément aux modes admis en matière de commerce pour la vente de choses de même nature », dit l'article premier de cette loi. Or la vente de navires requiert acte écrit et transcription (4).

(1) Laurent, n° 288, t. XXIX.
(2) Voir Brux., 14 août 1888, *Rev. int. dr. marit.*, 1888-89, p. 83.
(3) Art. 2084, C. civ.
(4) Voir l'art. 2 de la loi du 21 août 1879, titre Ier, livre II du Code de commerce.

En outre, le créancier doit avoir la possession, mais le gage ainsi constitué ne prend rang, quelle que soit sa date, qu'après les créances privilégiées de l'art. 4 de la loi de 1879.

Il résulte, en outre, d'une décision de la Cour de cassation belge (1) que le droit de rétention de l'art. 2082, § 2, du Code civil, pour sureté d'une dette postérieure à la constitution du gage, n'existe pas en matière de gage commercial. Cela ressort du principe que nous avons indiqué plus haut, que la loi de 1872 règle spécialement et indépendamment du Code, tout ce qui concerne le gage commercial, conformément du reste à l'art. 2084 du Code civil.

284. — Nantissement partiel. — Rien ne s'oppose au nantissement de *quirats* ou parts de navire. C'est même une forme de nantissement recommandable. L'effet de pareil acte est de constituer, pour la durée du contrat, une communauté entre créancier gagiste et débiteur propriétaire dont les règles sont tracées dans les dispositions relatives à la copropriété des navires.

285. — La vente à réméré. — Nous avons vu que la vente, notamment la vente avec pacte de rachat ou réméré, donnait à l'acheteur un droit de rétention sur la chose (art. 1673 du Code civil). Ce droit est analogue à celui dont jouit le créancier gagiste dont la dette n'est pas payée à l'échéance. Elle en diffère par plusieurs conditions, il est vrai. Le réméré ne vaut que pour cinq ans. L'acquéreur devient propriétaire irrévocable par l'expiration du délai.

La vente a réméré d'un navire donne naturellement sur le bâtiment ce même droit de rétention.

On a quelquefois usé de cette forme de démembrement de la propriété pour arriver au nantissement, en évitant la possession effective de la chose. Le créancier gagiste était remplacé par l'acheteur. Il était en même temps prêteur et propriétaire apparent. Le créancier du prix, vendeur ou emprunteur, était remérant. A la date du rachat le vendeur originaire restituait le prix et reprenait le navire.

La jurisprudence française a admis que le nantissement puisse être ainsi donné sous forme de vente.

L'inscription du créancier gagiste comme propriétaire sur les

(1) Comm. Brux., 6 févr. 1892, *J. P. A.*, 1892, II, 67; Brux., 19 oct. 1892, *id.*, 1893, II, 15; Cass., 9 nov. 1893, *J. P. A.*, 1896, II, 7.

registres de la douane pour un congé provisoire suffit, suivant la loi française, pour éclairer les tiers (1).

L'acte de vente simulée aux fins de nantissement doit alors être fait par écrit et mentionné au dos de l'acte de francisation avec inscription sur les registres de la douane pour valoir comme acte de vente vis-à-vis des tiers.

Il suffit qu'il soit valable comme acte de vente pour que le créancier ait une possession suffisante, sans réunir les conditions requises pour le nantissement, c'est-à-dire la possession effective (2).

Ces conditions sont en Belgique : 1° un acte écrit ; 2° la transcription au bureau de la conservation des hypothèques à Anvers.

On s'approchait ainsi fort près de l'hypothèque maritime avec cette différence qu'il avait la gestion de la chose, que le créancier était propriétaire apparent et que renonçant à son titre de créancier, il perdait son privilège pour être primé par les autres créanciers du navire.

L'hypothèque et le *mortgage* anglais n'exposent pas aux mêmes conséquences, inévitables pour tous les actes nés de simulations semblables. Un privilège les couvre et le débiteur jouit de la possession du navire.

286. — Régime des bateaux d'intérieur et des barques de pêche. — Les privilèges maritimes sont attachés aux seuls navires de mer. Les bateaux d'intérieur et les barques de pêche ne sont soumis qu'aux privilèges du droit civil, c'est-à-dire à ceux dont nous venons de parler et qui frappent tous effets mobiliers.

§ 5. — ASSIETTE DES PRIVILÈGES ET PRIVILÈGES MARITIMES SUR D'AUTRES OBJETS QUE LES NAVIRES.

A. — Assiette des privilèges.

287. — Assiette des privilèges. — Les privilèges

(1) Cass. fr., 9 juillet 1877, Sirey, I, 934. — Conf. Rennes, 29 déc. 1849 (*P.*, 1850, II, 470, S., 1851, II, 155). — Cass., 2 juillet 1856 (*P.*, 1056, II, 353, S., 1857, I, 56). Dufour, *Dr. marit.*, I, n° 239. Cresp. et Laurin, *Cours de dr. marit.*, I, p. 131. — Caen, 12 juillet 1870 et Cass., 19 et 25 mars 1872, *P.*, 1872, 308 et 560, S., 1872, I, 137 et 238 et notes.

(2) Conf. Jacobs, n° 13. Sirey, note à l'arrêt de Cass. du 9 juillet 1877, I, 934. Dufour, *Droit maritime*, n° 241.

maritimes sur le navire n'ont pas d'autre objet que le navire, tel que nous l'avons défini, principal et accessoires, corps, agrès et apparaux hors la cargaison et le fret qui sont visés par des privilèges spéciaux (1). Ils ne s'étendent pas non plus à l'indemnité d'assurance (2).

Les privilèges de droit civil, par contre, s'étendent à tous effets mobiliers soit par leur nature (art. 528 du C. civ), soit par la détermination de la loi (art. 529 et s.). Ils portent donc sur les navires, sur le fret, sur la cargaison, etc. Nous venons de les passer en revue. Nous allons examiner maintenant, en quelques mots, les privilèges maritimes spéciaux qui ne portent pas sur des navires.

B. — PRIVILÈGES SUR LE FRET.

288. — Le privilège sur le navire ne s'étend pas au fret. — Contrairement à l'opinion d'Emérigon qui étendait au fret les créances privilégiées du navire, par application du principe *Accessorium sequitur principale*, la loi de 1879 distingue le navire et le fret. Celui-ci est un fruit civil qui se détache, jour par jour, de sa cause. Le privilège sur le navire ne s'étend donc pas au fret (3).

Néanmoins, nous donnerons un aperçu sommaire des privilèges sur le fret (4). Nous estimons, en effet, qu'il est utile de réunir l'exposé de tous les droits réels maritimes, quel que soit leur objet.

289. — Nature du privilège sur le fret. — Le privilège sur le fret donne-t-il un droit de suite ou de préférence ?

(1) Nos 1 et s., 203.

(2) Voir n° 204.

(3) JACOBS, n° 36; DUFOUR, n° 276; DE VALROGER, n° 70; LYON-CAEN et RENAULT.

(4) Voir le volume relatif au contrat de transport.

Le droit de suite sur les meubles n'existe pas en principe. Le privilège du créancier gagiste n'est qu'un droit de rétention.

Le privilège des matelots n'a pas un caractère différent. Le privilège à la grosse sur le fret, les privilèges spéciaux du droit civil ne connaissent pas non plus le droit de suite. Celui-ci n'existe qu'en vertu de la loi. Celle-ci est muette et les privilèges, nous l'avons vu, sont de stricte interprétation.

Les privilèges sur les meubles du droit civil (loi de 1851) n'instituent pas le droit de suite et il importe peu que toute la masse mobilière réponde des privilèges généraux.

290. — Les commissionnaires et courtiers. — L'art. 14 de la loi du 5 mai 1872 exige la possession. Dans la mesure donc où ils ont le fret en mains, ils peuvent arguer de la loi de 1872 pour en opérer la rétention.

1° *Privilège du loyer des gens de mer.*

ARTICLE 63 (ancien 271).

« Le navire et les frets acquis pendant la durée de l'engagement de l'équipage sont affectés, par privilège, au loyer des matelots. »

291. — Raison d'être de ce privilège. — Sa raison d'être est double. D'abord l'équipage a conservé le fret en prestant ses services. Ensuite, les services de l'équipage étant un des éléments essentiels de l'aventure nautique, la loi les a toujours spécialement protégés (1).

(1) Ancien droit français : Ordonn. de 1681, art. 19. Liv. III, tit. IV, Code de comm. de 1807, art. 271.

292. — Qui en est titulaire? — Tous ceux qui ont passé avec l'armateur un contrat de louage de services et qui ont coopéré à l'expédition dont le fret est la rémunération ou ceux qui sont régulièrement subrogés à leurs droits.

L'art. 63 dit « les matelots ». Ce terme est employé dans un sens générique. Certains auteurs tentent de faire dépendre le droit au privilège de l'inscription au rôle de l'équipage (1). L'inscription dont il s'agit n'a aucune solennité. Elle constitue un mode de preuve qui peut être suppléé. Il s'ensuit que tous ceux qui ont servi à l'aventure nautique sont titulaires de ce privilège (2).

Le mode de rémunération importe peu (3).

L'art. 4, qui concerne les privilèges sur le navire, parle également du rôle de l'équipage, mais c'est pour fixer le moment initial du privilège des gens de mer sur le navire. Ce moment, c'est l'ouverture du dernier rôle d'équipage. En règle générale, il en sera ainsi pour le privilège sur le fret, et le moment initial sera le même, bien que l'art. 4 ne soit pas directement applicable.

293. — Son objet. — Son objet c'est le fret acquis.

Le fret acquis est celui des connaissements, à son défaut, celui de la charte-partie (4).

La loi n'exige pas que l'engagement des matelots soit toujours garanti par un fret, mais s'il y a chargement, transport et fret, il y a privilège.

La loi n'exige pas non plus qu'il y ait contrat. Le propriétaire du navire peut en être le chargeur. La fortune de terre représentée par la qualité de chargeur, est alors en rapport avec la fortune de mer du propriétaire du navire. Il y a séparation de patrimoines et le fret peut être établi par un calcul fictif (5).

Il faut bien entendre que le fret soit acquis, c'est-à-dire d'une part que le transport soit effectué, d'autre part que les services de l'équipage s'y rapportent.

(1) Trib. Anvers, 3 février 1894, *J. P. A.*, 1895, I, 195. Jacobs, p. 307, t. Ier, nos 277 et s.

(2) *Contra* : Jacobs, n° 287. Lyon-Caen et Renault, n° 1720. Laurin, par contre, I, p. 457, est de notre avis.

(3) Civ. Anvers, 14 mai et 5 août 1869, *J. P. A.*, 1869, I, 405.

(4) Voir art. 4, 7°, n° 229.

(5) Jacobs, n° 280. de Valroger, n° 650.

Ainsi les gages de l'équipage non encore gagnés et se rapportant au travail que l'équipage va effectuer pendant le voyage de sortie, ne peuvent être considérés comme une charge privilégiée du fret d'entrée (1).

Le privilège est donc l'accessoire du fret et n'existe que pour autant que celui-ci existe lui-même. Le fret en question est le fret brut et non pas le fret net. La loi n'affecte pas en garantie le bénéfice des armateurs mais le loyer dû par l'affréteur, sans déduction d'aucune sorte (2) et, comme nous allons le voir ci-après, sans restriction d'aucune sorte.

294. — Les frets acquis par l'armateur et dus par l'affréteur doivent-ils garder leur individualité ? — Suivant des auteurs, le privilège de l'art. 63 ne créerait pas un droit direct sur le fret brut que le navire produit, mais un simple droit de rétention et de préférence qui affecterait la créance du fréteur sur l'affréteur que les matelots exerceraient par subrogation. Il s'ensuivrait que le fréteur serait maître de rendre ou non ce privilège illusoire en touchant ou en ne touchant pas le fret d'avance (3).

Cette doctrine ne s'appuie sur aucune raison vraiment juridique. On a essayé de la justifier en disant que la loi des contrats ou l'usage légitimaient le paiement du fret fait d'avance et, en conséquence, l'anéantissement de l'objet du privilège. La force des contrats ou de l'usage n'est souveraine qu'entre parties et ne peut altérer les droits des tiers. Elle n'a donc rien à faire dans le cas qui nous occupe. Si l'armateur a touché le fret d'avance et si l'affréteur, par conséquent, s'en est dessaisi, c'est à leurs risques et périls. L'affréteur, en se dessaisissant de la garantie légale, n'a pas mis fin à l'obligation dont la loi l'investit. Il demeure débiteur vis-à-vis des gens de l'équipage tant que ceux-ci ne sont pas payés (4).

Quant à l'armateur qui a touché le fret, les auteurs soutiennent que les gens de l'équipage n'ont plus d'action contre lui à partir du

(1) Comm. Anvers, 27 mars 1891. PAND. PÉR., 1891, n° 1510.
(2) DESJARDINS, n° 748. DE VALROGER, n° 651.
(3) JACOBS, n°s 277 et s. ALAUZET, n° 1827.
(4) BOULAY-PATY, I, p. 209. BÉDARRIDE, n° 605. LYON-CAEN et RENAULT, V, n° 382. DESJARDINS, n° 664. — C. d'app. Brux., 21 déc. 1887, *J. P. A.*, 1888, I, 204. — DE VALROGER, n° 652. C'était l'opinion de VALIN (art. 15, liv. III, tit. VI de l'Ordonnance).

moment où l'argent est entré dans sa caisse et s'y confondant avec les autres sommes qui s'y trouvent, a perdu son individualité. Cette théorie n'a pas plus de base que la précédente. Qu'est-ce que l'individualité d'une somme d'argent ? L'objet du privilège est ici un *genus* et non une *species*. Il ne sera anéanti que lorsque le débiteur n'aura plus entre les mains aucun exemplaire du *genus*, aucun argent quelconque, et le privilège étant tout aussi indivisible que l'hypothèque, les gens de l'équipage auront un droit de mainmise sur toutes sommes en argent qui sont entre les mains de l'armateur (1).

La doctrine opposée n'a d'autre argument que celui qui consiste à dire que le législateur a bien exprimé le désir de voir ce privilège particulièrement efficace (2), mais n'a pas visé ce cas spécial. Les privilèges sont, il est vrai, de stricte interprétation, mais ce principe ne signifie pas qu'on ne peut leur appliquer les principes généraux et logiques du droit sans un texte formel. Il veut dire seulement qu'on ne peut les étendre hors de leurs limites rationnelles. Ce n'est pas étendre l'interprétation que d'appliquer à une garantie fongible les principes généraux qui régissent les *genera*.

Il doit en être de même lorsque le navire, à l'aller comme au retour, transporte des marchandises, mais que la charte-partie ne donne à l'armateur droit à aucun fret d'aller.

La Cour de cassation de France a justement décidé que toute traversée est productive d'un fret, quelles que soient les conventions des parties. Il faut ajouter que le voyage et le privilège qui y est attaché sont indivisibles et que le fret de retour est donc le gage non seulement du voyage de retour mais du voyage d'aller (3).

295. — Cette créance est privilégiée sur la totalité des meubles. — En outre, l'art. 19 de la loi hypothécaire belge, qui institue le privilège des gens de service sur la totalité des meubles du maître débiteur, est applicable. Le texte de l'art. 19 le permet. Les mots « gens de service, commis et ouvriers » sont des termes qui désignent différentes nuances de la même condition économique, celle

(1) *Contra* : JACOBS, n° 278. — Cour de Paris, 1866, 5 novembre, DALL., 1867, II, 28.

(2) N. B., n° 1151.

(3) Cass. fr., 10 juin 1879, DALLOZ, v° *Droit maritime, Suppl.*, n° 774.

de salarié. Elles ont le même caractère sur mer que sur terre. Les matelots sont des ouvriers. Il y a donc identité de motifs (1).

296. — La créance de l'équipage n'est pas garantie par la cargaison. — Les privilèges sont de stricte interprétation et nul lien de droit n'unit l'équipage et les chargeurs.

Il n'est cependant pas impossible de donner aux matelots une action sur la cargaison. S'il y a subrogation (art. 1166 du C. civ.) les gens de l'équipage pourront exercer les droits du fréteur et de son capitaine (2).

2° *Privilège du contrat à la grosse.*

ARTICLE 157 (ancien 375). — OBJET DU PRÊT.

« L'autorisation (du magistrat) doit exprimer si le prêt sera affecté : sur le corps et la quille du navire... sur le fret... sur la totalité de ces objets ou sur une partie déterminée de chacun d'eux. Il ne peut jamais être affecté sur les marchandises qui n'étaient pas chargées lors de l'événement donnant lieu au prêt (3). »

ARTICLE 159 (ancien 323). — PRÉFÉRENCE PAR ORDRE INVERSE DE DATES.

« S'il y a deux ou plusieurs prêts à la grosse sur

(1) *Contra :* JACOBS, n° 278 (peu formel). LAURIN, I, p. 99. DE VALROGER, n° 652. LYON-CAEN et RENAULT, n° 1714 (qui interprètent la législation française).

Voir le projet de loi français étendant le privilège des marins et le rapport de M. Govare à l'Association française de Droit maritime. *(Rev. de Dr. int. mar.*, nov.-déc. 1899.)

(2) JACOBS, I, 286. LYON-CAEN et RENAULT, n°s 1714 et 1898*bis*. DE VALROGER, n° 656. — Cass. fr., 20 mai 1857, D. P., 1857, I, 248. — Voir quelles sont les conditions que doit réunir la subrogation aux privilèges, au § 6.

(3) ANCIEN DROIT FRANÇAIS : Ordonnance de 1681, art. 2, tit. V, liv. III. Code de commerce de 1807, art. 375.

les mêmes choses, celui qui est postérieur en date est préféré à celui qui le précède (1). »

ARTICLE 160 (ancien 320). — PRIVILÈGE.

« Les choses sur lesquelles l'emprunt a été fait sont affectées par privilège et dans la proportion de la quotité de chacune d'elles au capital et intérêts de l'argent donné à la grosse (2). »

297. — Qu'est-ce que le privilège à la grosse ? — Le contrat à la grosse est le renversement du contrat d'assurance. C'est une convention aléatoire par laquelle le prêteur avance un capital qu'il consent à perdre si la chose donnée en garantie (navire, fret ou cargaison) vient à périr, et reçoit un intérêt ou profit particulier si elle arrive à bon port.

Cette convention n'est régie que par la liberté de contracter.

Mais l'art. 156 de la loi de 1879 vise, en outre, un contrat à la grosse spécial qui ne peut être fait qu'au capitaine pour subvenir à des besoins de réparations ou autres besoins extraordinaires du navire et de la cargaison ou pour remplacer des objets perdus par suite d'accidents de mer.

Il doit être autorisé, en Belgique, par le tribunal de commerce, ou, à défaut, par le juge de paix ; à l'étranger, par le consul, le vice-consul ou, à défaut, par le magistrat du lieu.

(1) Ancien droit français : Ordonnance de 1681, art. 7, tit. V, liv. III. Code de commerce, art. 323.

(2) Ancien droit français : Ordonnance de 1681, art. 10, id. Code de commerce, art. 320.

Ce contrat intéresse la matière des privilèges, en ce que des conditions de forme et de fond qui l'entourent dérive cette conséquence qu'elles donnent naissance à un privilège sur les objets affectés à la garantie de ce prêt, privilège que règlent les art. 157, 159 et 160. C'est le privilège à la grosse.

Nous renvoyons à ces articles pour un commentaire détaillé. Néanmoins, nous indiquerons, dès à présent, les points qui touchent aux questions d'ordre et de préférence.

Le contrat à la grosse de l'art. 156 ne crée pas de droit de suite au profit du prêteur, mais seulement un droit de rétention ou de mainmise sur le débiteur, possesseur de la garantie.

Il peut affecter le navire (1), le fret et la cargaison.

298. — Ancien droit. — Notre ancien droit belgique contenait des principes analogues à ceux qui nous régissent.

L'art. 58 des Coutumes d'Anvers disait : « Le prêt à la grosse pour les victuailles nécessaires, pour l'équipement, le radoub ou la conservation du navire, a droit d'hypothèque sur le dit navire, les agrès et le fret, et a privilège sur toutes les autres dettes pour lesquelles le navire était antérieurement affecté, et le dernier prêt a toujours préférence sur le précédent, sauf que les gages de l'équipage sont toujours préférés à toutes autres créances (2). »

299. — Il se double d'un privilège de droit civil. — Le privilège de l'art. 160 est justifié et complété par l'art. 20 de la loi de 1851 qui privilégie les créanciers pour frais faits pour la conservation d'une chose sur la chose conservée.

Ce privilège n'existe que si la chose conservée est entre les mains soit du créancier, soit du débiteur. Le fret est chose mobilière, et le droit de suite n'existe pas sur les meubles.

(1) Voir nos 231 et s.

(2) *Coutumes d'Anvers*, dites *compilatæ* (1609), quatrième partie, tit. VIII, § 3 *Recueil des anciennes coutumes de Belgique.*

Peut-on objecter que la loi de 1879 est revenue sur ce principe en attachant le droit de suite aux créances privilégiées et hypothécaires ? Nullement. La remarque, fondée en tant qu'elle s'applique aux navires, n'a plus aucune portée pour d'autres meubles, notamment le fret.

Peut-on se demander si, la chose conservée étant de l'argent, chose fongible, le fait du dessaisissement par le débiteur qui transmet le fret à un tiers, n'empêche nullement le créancier d'user de son privilège, tant que le débiteur a de l'argent ?

La question est assez sérieuse. Les auteurs se bornent généralement à dire que, dès que le fret est transmis à un tiers, il y a dessaisissement et que la possession étant perdue, le privilège, qui ne se conçoit pas sans la possession, disparaît également (1), et ils donnent le conseil au prêteur à la grosse de faire pratiquer saisie-arrêt ès-mains des débiteurs du fret avant le paiement (2). La mesure est de bonne prudence. Mais n'oublions pas qu'il s'agit de choses fongibles, d'argent, et de l'exercice d'un droit réel dont la nature est déterminée par la *res* qui le garantit. Le principe qui fait dépendre le privilège du dessaisissement est parfaitement juste quand il s'agit d'une *species*, d'un corps certain et déterminé. Le dessaisissement anéantit, en effet, la garantie. Mais lorsqu'il s'agit d'un *genus*, d'une somme d'argent par exemple, la garantie existe tant que des choses de même nature sont entre les mains du débiteur. Si celui-ci a, par conséquent, une caisse où son argent se confond ou un compte ouvert dans une banque, le prêteur à la grosse pourra non seulement saisir, mais réclamer sa préférence sur l'argent de son débiteur. Il a été justement décidé qu'un ouvrier qui avait reçu des toiles à travailler, puis d'autres sans en réclamer le prix, était fondé à retenir celles qu'il avait en sa possession, au moment de la faillite de son débiteur, à titre de garantie de son privilège, même pour les dettes antérieures relatives aux toiles dont il s'était dessaisi depuis longtemps (3).

On objecterait en vain que les privilèges sont d'interprétation stricte. Le privilège est indiscutable. Il ne s'agit que de son exercice et tout droit doit être pleinement exercé. On ne peut pas objecter non plus que ce serait instituer un droit de suite sur meubles, puisqu'il

(1) PAND. B., vº *Contrat à la grosse*, nº 72. JACOBS, t. II, nº 580.
(2) DALLOZ, Suppl., vº *Droit maritime*, nº 1509.
(3) DALLOZ, vº *Privilèges et hypothèques*, nºs 321 et s.

s'agit d'argent qui appartient au débiteur même, non à un tiers. Le droit de suite ne se conçoit même pas.

Les mêmes vues nous font approuver l'arrêt de la Cour de cassation de France du 1er août 1870 (1). Il s'agit d'un fret payé d'avance et stipulé non restituable. La Cour a décidé que les droits du prêteur à la grosse contre l'affréteur qui avait payé demeuraient intacts. Les conventions, dit, en effet, l'art 1165 du Code civil, ne nuisent point aux tiers. Le dessaisissement, lui aussi, est un acte qui ne porte pas, par lui seul, atteinte à leurs droits. Il n'y a d'atteinte au droit du prêteur à la grosse que si la garantie disparaît.

300. — Rapport de droit créé par le fait de ce contrat. — En résumé, nous pouvons dire que le contrat à la grosse des art. 157 et suivants est le fait jurigène d'un droit réel en vertu duquel le créancier peut retenir ou saisir la chose gagée, dans l'espèce, le fret, tant que le débiteur en dispose, et se payer à concurrence de la dette, principal et accessoires.

301. — Qui en est titulaire? — Le prêteur à la grosse assurément. Mais qu'arrivera-t-il s'ils sont plusieurs et si les prêts sont faits en même temps et soumis aux mêmes risques? Le privilège est indivisible généralement. Il se règle en une fois vis-à-vis des masses créancière et débitrice. L'art. 160 n'a pour but que de régler le recours des débiteurs entre eux. Il peut s'appliquer, par analogie, au recours des créanciers entre eux, mais il n'entame nullement l'indivisibilité du privilège. S'il y a plusieurs prêteurs à la grosse dont les droits portent la même date, la totalité du gage garantit donc leur prêt, et celui qui agit le premier a le droit de réclamer cette garantie intégralement.

Si les prêts ont des dates différentes, on applique l'adage *Erunt novissimi primi*. Les derniers en date sont censés conserver les précédents et passent les premiers.

Peut-on céder son droit? Rien ne l'interdit. L'art. 162 prévoit la négociation de la lettre de grosse par endossement, même en blanc. Les articles de la loi de 1872 sur la lettre de change sont applicables à la matière *mutatis mutandis* (2). Peut-on créer une lettre de grosse

(1) D. P., 1871, I, 132.
(2) Jacobs, 584 ; Desjardins, 1149.

au porteur et le privilège y est-il attaché? Rien ne l'interdit. Si l'hypothèque au porteur n'est pas possible, le privilège n'est nullement nominatif, n'étant pas soumis à inscription. Il s'ensuit que le privilège suit pareil contrat.

302. — Quel est son objet? — Le privilège de l'art. 157 porte sur le fret à gagner. Le fret acquis, c'est-à-dire celui qui sera touché dans tous les cas, ne court aucun risque et ne fait donc pas partie de la grosse aventure. Le fret payé d'avance est-il acquis ? Pas nécessairement. S'il est restituable, il court le risque tout comme s'il n'avait pas été payé. S'il n'est pas restituable et s'il est touché à forfait, quoi qu'il arrive, il ne peut garantir un prêt à la grosse, puisque le risque est précisément supprimé par le forfait.

Le fret acquis, encaissé à bord d'un navire, peut servir de garantie à un prêt à la grosse. mais c'est un prêt à la grosse sur chargement et non sur fret. JACOBS fait remarquer avec raison que pareille hypothèse est pratiquement peu concevable, le capitaine qui a touché le fret n'ayant aucune raison de ne pas en affecter le montant aux besoins urgents du navire plutôt que de recourir au prêt à la grosse (1).

303. — Quelle est son origine et quelle est sa cause? — Ce privilège a sa cause dans la loi et dans le contrat à la grosse. Dans la loi parce que tous les privilèges naissent de la loi. Dans le contrat à la grosse parce qu'il en est l'accessoire et la conséquence.

On distingue, nous l'avons déjà dit, deux espèces de causes. La *causa remota* et la *causa proxima*. La *causa remota* est celle qui justifie dans son origine un rapport de droit, en le rattachant à un mobile psychologique juridiquement défini (2) : Dans l'espèce, c'est l'intérêt social affirmé par le droit de préférence, et inscrit dans la loi. La *causa proxima* est le fait juridique qui donne naissance au droit. C'est une cause occasionnelle et, en droit, ce n'est pas, à proprement parler, une cause, c'est ce qu'on appelle un fait jurigène, un acte juridique, un *negotium*. Dans l'espèce, c'est la conclusion du contrat de grosse.

(1) JACOBS, II, n° 573 ; VALROGER, n° 1049 ; DESJARDINS, n° 1160.

(2) La *causa remota* répond à ce que les Anglais appellent *consideration*, dans les contrats. ESMIN, *Contrats anglais*, N. R. H., 1893, p. 565. Cf, n° 188 *bis*.

304. — Droit comparé. — Les législations suivantes autorisent le prêt à la grosse sur le fret isolé du navire : la loi allemande, la loi italienne, la loi portugaise (1).

Les législations suivantes le repoussent : la loi hollandaise, la loi espagnole (2).

305. — Vœux des Congrès. — La résolution suivante a été votée au Congrès d'Anvers de 1885 :

« Le fret doit pouvoir isolément, aussi bien que conjointement avec le navire, servir d'aliment à un prêt à la grosse. »

3° *Privilège du contributeur d'avaries.*

306. — Privilège du contributeur d'avaries. — Le chargeur, créancier contributeur d'avaries, a-t-il une créance privilégiée sur le fret dû par ses cochargeurs ? Cela n'est pas douteux. Le fret a été conservé par sa contribution. L'art. 20 de la loi hypothécaire sur le privilège général des frais conservatoires s'y applique. On peut même admettre que le juge est dans le cas d'appliquer par analogie l'art. 4, 6°, de la loi de 1879, il fixerait alors sa place au sixième rang.

307. — Règles de classement des privilèges sur le fret. — Nous examinerons cette question plus tard. Disons dès à présent que la loi belge n'a pas classé les privilèges sur le fret comme elle a classé les privilèges sur le navire. Le classement doit être fait par le juge (3). Mais suivant quels principes ? La loi ne contenant aucune prescription à ce sujet, le principe que les frais conservatoires passent avant les créances qu'ils contribuent à conserver, demeure l'essentiel (4).

En outre, les art. 19 à 26 de la loi de 1851 sont en vigueur en tant qu'ils sont applicables aux choses maritimes. Quant à l'art. 4 de la loi de 1879, le juge peut évidemment le consulter pour apprécier, en cas de doute, quelles sont les préférences de la loi, mais il ne concerne que les navires et n'a point d'application directe au fret.

(1) Code allemand, art. 679 ; Code italien, art. 593 ; Code portugais, art. 628.

(2) Code néerlandais, art. 593, 578 ; Code espagnol, art. 724, 743.

(3) Valroger, n° 655.

(4) Jacobs, t. Ier, p. 313, n° 285.

C. — Privilèges sur le chargement.

308. — Origine des droits réels sur la cargaison. — Il peut sembler surprenant, au premier abord, que dans les démembrements de la propriété des navires, nous parlions de la cargaison, qui, généralement, appartient à d'autres qu'au propriétaire du navire.

Assurément, si les transports maritimes étaient régis par les mêmes règles que les transports terrestres, pareille surprise serait justifiée. Mais les dangers de la navigation, le risque des fortunes de mer, sont autrement graves que sur terre et ont placé les chargeurs dans une situation spéciale que l'ancien droit accentuait nettement, qui tend à disparaître mais qui anime encore assez bien de dispositions. Ils sont, comme l'armement, mais à un point de vue différent, intéressés à la bonne arrivée du navire. Ils participent à l'aventure maritime et sont en communauté passagère avec lui. Le navire, corps et facultés, forme un ensemble. De là des droits et des devoirs réciproques.

Tandis que sous l'empire du Droit romain les armateurs et les chargeurs ne se trouvaient liés, comme dans notre droit moderne, que par un contrat de louage, au moyen âge, au contraire, la solidarité des marins et des marchands est absolue. Les marchands contribuent à tous les risques de l'expédition. Il en est ainsi, à des degrés différents, en Italie, en Espagne, dans l'Empire d'Orient, à Damme et Oléron, à Wisby. Ces principes perdurent et dans la Coutume d'Anvers de 1609 l'abordage est encore traité comme avarie grosse (1). Des traces de cette antique communauté subsistent dans le droit hollandais (2) et dans le droit de la plupart des républiques sud-américaines (3).

L'institution de l'avarie commune, que l'on commence à critiquer vivement, est la survivance positive la plus complète de cet état de choses suranné. Les chargeurs ne doivent pas seulement payer le fret mais sont exposés à contribuer. D'autre part, le capitaine représente les chargeurs pour ce qui est relatif à l'expédition.

Les marchandises chargées, par le fait de la remise des connaissements, appartiennent au destinataire, légitime porteur du titre (4).

(1) Art. 133 et s.
(2) Art. 540.
(3) Rolin, *L'Abordage*, nos 216 et s.
(4) Sauf application de l'art. 89.

Elles sont également le gage des obligations des chargeurs durant la traversée.

Elles sont, à ce titre, susceptibles de droits réels.

Quel est le titulaire de ces droits? C'est, d'après la loi, l'armement représenté par le capitaine. Mais c'est en vertu de l'origine historique plutôt un droit de la communauté nautique sur un des participants à l'aventure qui n'accomplit pas ses obligations. La contribution d'avaries met bien ce caractère en relief.

En matière de sociétés anonymes, le droit de la personne morale, de suppléer au défaut de libération des parts par la vente de celles-ci au cours du marché, est d'usage. *Mutatis mutandis* le droit des chargeurs est garanti lui aussi par des exécutions réelles.

1° *Privilèges attachés à la charte-partie.*

ARTICLE 71 (ancien 280).

Le navire, les agrès et les apparaux, le fret et les marchandises chargées sont respectivement affectés à l'exécution des conventions des parties (1).

ARTICLE 79 (ancien 306).

Le capitaine ne peut retenir les marchandises dans son navire faute de paiement de son fret. Il peut, dans le temps de la décharge, demander le dépôt en mains tierces jusqu'au paiement de son fret (2).

(1) Ancien droit français : Ord de 1681, art. 23, tit. III, liv. III. Code de commerce, art. 306.

(2) Ancien droit français : Ord. de 1681, art. 24 id. Code de 1807, art. 307.

ARTICLE 80 (ancien 307).

Le capitaine est préféré, pour son fret, et le remboursement des avaries, s'il y a lieu, sur les marchandises de son chargement, pendant quinzaine, après leur délivrance si elles n'ont passé en mains tierces (1).

ARTICLE 81 (ancien 308).

En cas de faillite des chargeurs ou réclamateurs avant l'expiration de la quinzaine, le capitaine est privilégié sur tous les créanciers pour le paiement de son fret et des avaries qui lui sont dues (2).

309. — Raison d'être de ce privilège. — C'est une variante du brocard de Cleirac : *Le batel est obligé à la marchandise et la marchandise au batel.* De même que l'affréteur est privilégié sur le navire pour les dommages-intérêts qui lui sont dus à raison de la non-délivrance du chargement (art. 4, n° 13), un privilège corrélatif couvre les engagements de l'affréteur vis-à-vis de l'armement. Le capitaine est privilégié sur les marchandises pour le paiement du fret (art. 80).

310. — Ancien droit.— Ce principe résulte de la *lex Rhodia* (3) et du fragment d'Ulpien sur le droit de gage (4); le patron a droit de

(1) ANCIEN DROIT FRANÇAIS : Code de comm., art. 308.
(2) JACOBS, t. Ier, nos 309 et s., 350 et s.
(3) Dig. Lib. XIV, tit. II, fr. 2.
(4) Dig. Lib. XX, tit. IV, fr. 6.

rétention sur les effets chargés. Le principe apparaît dans les derniers articles des rôles d'Oléron (1) et il certain que le droit de la Flandre maritime le connaissait (2). Le Consulat de la mer est du même avis (3). L'ordonnance de 1681 et Code de commerce ont établi réciprocité d'affectation.

311. — Rapport de Droit couvert par le privilège. — Le Code civil (art. 2102) et la loi de 1851 (art. 20) ont institué au profit du voiturier un privilège sur la chose voiturée pour les frais de voiture et les dépenses accessoires. Tel est le principe qu'appliquent les art. 80 et 81. Sont privilégiées sur le chargement les créances qui résultent de l'exécution du contrat d'affrètement, et à concurrence de cette exécution (4).

« La seule créance du fréteur, dit JACOBS, qui soit privilégiée sur le chargement, indépendamment du « remboursement des avaries », la seule qui cesse en cas de perte de la marchandise (art. 97); la seule qui se prescrive au bout d'un an (art. 236); la seule qu'il doive abandonner en même temps que le navire (art. 7), c'est le fret, tout le fret, mais rien que le fret (C. Brux., 5 juin 1871, *Pas.*, 1873, 2, 147); le fret avec ses accessoires tels que le primage, le chapeau du capitaine, les intérêts du fret, les frais de dépôt ou de justice nécessités pour arriver à en obtenir paiement. »

(1) Art. 34.

(2) Voir art. 9 des jugements de Damme et l'art. 38 de la version de Middelbourg publiée par M. POLS. (*Nouvelle Rev. hist. de dr. fr.*, 1885, pp. 454 et s.)

(3) Chap. 230. id., PARDESSUS, *Us et coutumes de la mer*, I, p. 301 : « *E si los dits mercaders pagar no volran ell se pot tenir tanta de roba que valga lo seu nolit.* »

(4) L'art. 89 de la loi de 1879 permet, en effet, au chargeur de retirer le chargement en cours de route, contre paiement du fret entier et des frais de déplacement.

BÉDARRIDE, n° 816. JACOBS, n° 351. ALAUZET, n° 1890. DALLOZ, n° 1005. RUBEN DE COUDER, v° *Fret*, n° 357. VALROGER, n°s 1024 et s., 1066 et s.

Il est à noter qu'en France les surestaries sont couvertes par ce privilège, tandis qu'en Belgique elles en sont exclues (1).

Le privilège sur le chargement dérive du même principe que le droit de rétention du créancier gagiste, mais il est modifié par l'art. 79 qui déclare tout d'abord que « le capitaine ne peut retenir les marchandises dans son navire faute de paiement de son fret », mais qui ajoute aussitôt : « Il peut, dans le temps de la décharge, demander le dépôt en mains tierces jusqu'au paiement. »

Les connaissements ou les autres conventions des parties peuvent librement modifier l'étendue de ce privilège et substituer à l'art. 79 un autre système de garantie, soit une caution, ce qui est usuel, soit même un droit de rétention absolu.

L'art. 80 et l'art. 81 de la loi de 1879 prolongent, durant quinzaine à dater de la délivrance au destinataire, le privilège sur le chargement, sauf si les marchandises ont passé en mains tierces et en cas de faillite le capitaine passe avant tous les autres créanciers pour le paiement du fret et des avaries.

La simple mise à quai n'est pas une délivrance de la marchandise (2).

Le privilège étant indivisible chaque marchandise répond des obligations de l'affréteur (3). Cette indivisibilité s'étend à toutes celles qui sont couvertes par le même connaissement (4).

Le moyen de faire valoir ce privilège est la saisie, conformément au droit commun (5). Cela est vrai, tant de la créance de l'affréteur sur le fréteur que celle de ce dernier sur le précédent.

En effet, à côté du privilège sur le navire, tel que l'établit l'art. 4 de la loi de 1879, l'affréteur a pour toutes indemnités autres que celles dérivant des avaries ou du défaut de délivrance, en vertu de l'art. 71, un *jus in re* qui lui permet de saisir le navire (6). Lui dénier ce droit serait enlever tout effet au texte si précis de cet article qui ne fait que consacrer un principe traditionnel.

(1) Jacobs, n° 351.
(2) Anv., 30 nov. 1892, *J. P. A.*, 1894, I, 354.
(3) Anv., 25 mai 1885, *J. P. A.*, I, 362.
(4) Valroger, n° 296; Jacobs, n° 310. — Anvers, 13 juillet 1893, *J. P. A.*, I, 53.
(5) Anv., 7 juillet 1888, *J. P. A.*, 1887, I, 157.
(6) Valroger, n° 727.

2° *Privilège en remboursement d'avaries.*

ARTICLE 80 (ancien 428).

Dans tous les cas ci-dessus exprimés, le capitaine et l'équipage sont privilégiés sur les marchandises ou le prix en provenant, pour le montant de la contribution. Ils ne peuvent toutefois retenir les marchandises si le destinataire donne caution pour le paiement de la contribution (1).

312. — Ancien droit. — Déjà la *lex Rhodia* reconnaissait au capitaine le droit de rétention (2). Dans le droit du moyen-âge, où la communauté des chargeurs et de l'armement était un principe essentiel, on voit la contribution s'affirmer avec netteté, ainsi que le droit de rétention (3). Le Consulat de la mer a les mêmes dispositions (4). L'Ordonnance de 1681 l'a maintenu, mais le Code de commerce, sur les observations du tribunal de commerce d'Anvers, le borna à une saisie avec permission du juge (5). La loi belge de 1879, plus libérale et ce à juste titre, n'a permis le droit de rétention que si le destinataire ne fournit pas caution.

Est avarie commune, dit l'art. 102, toute dépense extraordinaire faite et tout dommage souffert pour le bien et salut commun du navire et des marchandises. Toutes autres avaries sont particulières. Le jet est le type de l'avarie commune.

(1) Ancien droit français : Ord. de 1681, art. 21, tit. VIII, liv. III, Code de comm. de 1807, art. 428.

(2) *Ut cæterorum vectorum merces retineat, donec portionem damni præstent* (L. Rh., fr. 2 p°, Dig.).

(3) Art. 8 et s. des rôles d'Oléron et jugements de Damme, art. 22 des Usages des Pays-Bas septentrionaux : *Ende die koopluiden sullen daer mede toe betalen eer sy haer goed uit den schepe krijgen.*

(4) Ch. LIII.

(5) Locré, *Espr. du Code de comm.*, II, p. 421.

Le capitaine, pour alléger son navire, jette des marchandises à la mer. Le navire est sauvé. Ceux qui profitent de sa bonne arrivée doivent supporter la perte proportionnellement à leur intérêt. Ils sont débiteurs directement vis-à-vis du chargeur sacrifié (1), mais le capitaine, en tant que ***negotiorum gestor*** et procureur de la communauté nautique, a le même droit que consacre formellement l'art. 114, c'est-à-dire droit de rétention sur le chargement pour le montant de la contribution, sauf si caution est donnée, auquel cas la dette de réelle devient personnelle (2).

3° Prêt à la grosse (3).

313. — Prêt à la grosse sur chargement. — Les choses sur lesquelles l'emprunt a été fait sont affectées par privilège et dans la proportion de la quotité de travail de chacune d'elles au capital et intérêts de l'argent donné à la grosse, dit l'art. 160 de la loi de 1879 et ce indivisiblement.

Si un prêt à la grosse est fait sur cargaison, le prêteur sera privilégié sur elle et aura la préférence sur toutes les créances que le prêt à la grosse aura conservées (4).

314. — Privilège pour les dépenses accessoires. — Quant aux dépenses accessoires, il faut distinguer si elles se rattachent ou non à la charte-partie. Dans l'affirmative, elles sont garanties par le privilège de l'art. 4, plus l'affectation réelle de l'art. 71. Dans la négative elles peuvent ou non constituer des frais conservatoires et être privilégiées à ce titre.

En ce qui concerne les surestaries, en Belgique elles sont considérées comme des indemnités et ne sont donc pas couvertes par l'art. 71 (5).

(1) Voir n° 306.

(2) JACOBS, p. 516, n° 473.

(3) Les textes y relatifs sont reproduits au n° 297.

(4) Art. 160, loi de 1879. JACOBS, n° 575. Cass. fr., mai 1878, D., 78, I, 427. PARDESSUS, n° 918. CRESP., II, p. 334. RUBEN DE COUDER, v° *Grosse aventure*, n° 228. DESJARDINS. VALROGER. Ce privilège est indivisible.

(5) JACOBS, p. 377, n° 351, t. Ier.

En France, il en est autrement. On y considère en effet la surestarie comme un fret et non comme une indemnité.

315. — Privilège des marins. — Le privilège des marins sur le navire et le fret ne s'étend pas aux marchandises chargées (1).

Ils n'ont que l'action subrogatoire (art. 1166, C. civ.), au droit du fréteur (art. 71, 80, 81, Loi marit.), qui est privilégié.

316. — Autres privilèges. — Les privilèges de droit civil et de droit commercial en général trouvent ici toute leur application. Signalons plus spécialement le privilège du commissionnaire ou courtier, à raison de son fréquent usage. Nous avons indiqué plus haut en quoi il consiste. Il est d'une application fréquente en ce qui concerne la cargaison, mais les principes sont les mêmes (2). S'il a agi en nom propre, il pourra invoquer la loi de 1872. S'il a agi comme simple courtier, il aura suivant les cas, une action subrogatoire au droit privilégié dérivant du transport (art. 1166 du C. civ.), on pourra s'appuyer sur la loi de 1851, pour réclamer une préférence à titre de frais faits pour la conservation de la chose (3).

Nous ne pouvons donc pas nous rallier à la décision qui dit que les « nations » n'ont ni privilège ni rétention sur la marchandise pour les frais de veille, n'étant pas transporteurs (4). Si elles n'ont pas le privilège du voiturier, elles peuvent réclamer celui des frais conservatoires.

Le privilège du commissionnaire ne frappe que la marchandise à laquelle se rapportent les prêts et avances (5).

Il en est de même des frais faits pour la conservation de la chose.

Signalons également le privilège relatif aux paiements faits à la douane (6).

317. — Séquestre des marchandises. — L'art. 78, ancien 305, porte que si le consignataire refuse de recevoir les marchandises, le

(1) JACOBS, n° 286.

(2) Brux., 29 juin 1896, PAND. PÉR., n° 1492.

(3) Anvers, 25 avril 1887, *J. P. A.*, 1888, I, 43. (La notice de ce jugement ne se retrouve guère dans le texte.)

(4) Anvers, 10 avril 1891, *J. P. A.*, 1893, I, 186.

(5) Comm. Brux., 22 mai 1889, *J. A.*, 1889, II, 63.

(6) PAND. B., v° *Courtage*, n°s 103 et s.; et ci-dessus n° 276.

capitaine peut, par autorité de justire, en faire vendre pour le payement de son fret et faire ordonner le dépôt du surplus. C'est le même principe que celui de l'art. 8 de la loi de 1891 sur le contrat de transport qui dispose qu'en cas de refus des objets transportés ou de contestation pour leur réception, leur état est vérifié, si un intéressé le demande, par un ou trois experts nommés par une ordonnance du président du tribunal de commerce rendue au pied d'une requête. Le destinataire des objets transportés sera appelé par lettre recommandée indiquant le jour et l'heure de l'expertise. L'ordonnance peut prescrire ce dépôt ou séquestre des objets ainsi que leur transport dans un local public ou privé. Elle peut en ordonner la vente au profit du voiturier ou du commissionnaire jusqu'à concurrence de ce qui lui est dû pour le transport.

Il n'y a pas à proprement parler privilège, on le voit. Mais le séquestre judiciaire et la vente sont les suites d'un droit de rétention qui joue le même rôle et qui complète le droit préférentiel que la loi hypothécaire assure au voiturier.

318. — Régime des bateaux d'intérieur et des barques de pêche. — L'application de la loi maritime disparaissant, le droit sur les effets chargés est régi par la loi sur le contrat de transport, dont nous venons de rappeler une des dispositions au numéro précédent. Quant au privilège, c'est celui de la loi hypothécaire et il s'exerce dans les mêmes conditions, tant pour les messageries fluviales que terrestres.

319. — Rang des privilèges sur le chargement. — Nous examinerons plus loin quelles sont les règles de classement des privilèges. Disons en attendant que leur rang est déterminé par le principe que les frais faits pour la conservation d'une chose priment les créances dont elles ont assuré le maintien (1).

320. — Droit comparé. — La plupart des législations reconnaissent en cette matière des principes semblables. Nous en dirons quelques mots plus loin.

(1) JACOBS, p. 380, I, n° 354.

§ 6. — EXTINCTION DES PRIVILÈGES.

ARTICLE 6 (anciens 193, 194, 196).

Les privilèges des créanciers seront éteints indépendamment des moyens généraux d'extinction des obligations : Par la vente en justice faite dans les formes établies par la loi ou par la vente volontaire transcrite conformément à l'art. 2, publiée dans un des journaux d'Anvers, de Gand et dans ceux du port d'armement et affichée au mât ou à la partie la plus apparente du navire, sans opposition de la part des créanciers du vendeur, notifiée dans le mois de la publication et de l'affiche tant au vendeur qu'à l'acheteur (1).

321. — Modes généraux d'extinction des privilèges. — Les modes généraux d'extinction des privilèges sont :

1° L'extinction de l'obligation principale;
2° La renonciation à l'hypothèque;
3° La radiation par jugement;
4° La purge;
5° La prescription;
6° La perte de la chose;
7° Le défaut d'inscription (art. 82, al. 2, loi 1851);
8° La résolution du droit du propriétaire constituant (art. 74, id.).

(1) ANCIEN DROIT FRANÇAIS : Ordonn. de 1681, art. 2, tit. X, liv. II. Code de 1808 (art. 193, 194, 196). CODES ÉTRANGERS : Code portugais (art. 579). Code allemand (art. 764). Droit anglais (mêmes principes). Code argentin (art. 1378). Code italien (art. 678). Code japonais (art. 680). Code romain (art. 690). Lois scandinaves (art. 271).

Ces modes d'extinction n'offrent rien de particulier quand ils s'appliquent à des navires, sauf les dispositions relatives à la purge, celles à la perte de la chose et à la prescription. Pour les premières, nous renvoyons ci-dessous, pour les secondes les droits des créanciers s'exercent sur l'épave, mais non pas sur l'indemnité d'assurance, qui échappe aux créanciers privilégiés. Il en est autrement pour les créanciers hypothécaires (1).

322. — La prescription. — Les privilèges disparaissent avec la prescription des créances qu'ils garantissent. Passons en revue les principales.

Les loyers et gages sont prescrits un an après la fin du voyage, soit la rentrée au port d'armement (2). Les prêts au capitaine durant le voyage, s'ils sont à la grosse, sont prescrits après trois ans à dater du jour où la créance est devenue exigible (3). Si ce sont des prêts ordinaires, nous rentrons dans le droit commun.

Les créances de fournitures, radoub, armement, victuailles, équipement, etc., sont prescrites par un an après les fournitures faites.

Les sommes dues aux fournisseurs à la construction et aux ouvriers se prescrivent par un an (4).

La prime d'assurance est prescrite par trois ans (5). Les dommages-intérêts aux affréteurs et en général toute action qui dérive d'une charte-partie sont prescrits trois ans après le jour où le voyage a pris fin (6).

Il faut y ajouter les fins de non-recevoir contre l'action en dommages-intérêts de l'affréteur, contre l'action d'avarie due par l'affréteur et contre l'action en indemnité d'abordage, en cas d'absence de protestation (7).

(1) Voir n° 204.
(2) Art. 236.
(3) Art. 235.
(4) Art. 236.
(5) Art. 32 de la loi de 1874.
(6) Art. 235.
(7) Art. 232.

323. — Modes spéciaux à la loi maritime. — Les immeubles sont objets de privilège, mais ces droits doivent être inscrits; et les aliénations volontaires ne les atteignent pas.

Les meubles, d'autre part, sont également objets de privilège, mais ces droits sont attachés à l'objet lui-même : *En fait de meubles, possession vaut titre.*

Les navires, nous l'avons vu, sont des « meubles-immeubles ». Ils occupent donc une situation spéciale et intermédiaire.

Sous la loi belge ils ressemblent aux meubles en tant que le privilège ne comporte pas inscription. Par contre, les aliénations volontaires faites dans la forme de l'art. 2 n'atteignent pas les privilèges sur les navires, pas plus que les privilèges immobiliers.

Seules les ventes judiciaires ou les ventes volontaires faites dans la forme de l'art. 6 ont cet effet.

324. — Toute vente judiciaire purge le navire. — Du moment que les formalités de la vente judiciaire des navires sont observées, les privilèges s'éteignent (1). Peu importe que la vente ait ou non lieu sur saisie (2).

325. — La vente volontaire de l'art. 6 a le même effet. — Ceci est spécial à la loi maritime. Il s'agit d'une vente volontaire mais compliquée d'une publicité double : 1° l'affichage au mât ou sur la partie la plus apparente du navire; 2° l'annonce de la vente dans un des journaux du port d'armement, dans un journal d'Anvers et dans un journal de Gand.

En outre, les droits des créanciers sont garantis par un délai d'un mois à dater de l'annonce et de l'affiche. Pendant ce délai, les créanciers ont le droit de conserver leur privilège par une notification d'opposition à la vente faite tant au vendeur qu'à l'acheteur.

(1) Voir plus loin : *De la saisie et de la vente des navires.*
(2) Jacobs, n° 50.

326. — Sens des mots « vente volontaire ». — Les formalités de l'art. 6 accomplies par le nouveau propriétaire, à la suite d'une transmission autre que la vente volontaire, purgent-elles le navire? Les mots « vente volontaire » peuvent-ils s'étendre à tous les modes de transmission entre vifs ou par décès? La loi hypothécaire répond affirmativement pour les immeubles. A prendre strictement les termes, il faudrait être en matière maritime d'un autre avis. On invoque une soi-disant interprétation traditionnelle de cet article pour en modifier le texte et soutenir qu'il n'a pas visé la vente à proprement parler, mais tous les modes de transmission de la propriété (1). Cette interprétation est manifestement contraire au texte.

327. — Effet des oppositions. — Il faut distinguer si l'acheteur a payé le prix avant la fin du mois.

Dans le premier cas, il est seul en face des opposants. Son vendeur est libéré à son égard. Il peut soit les payer, soit recourir au délaissement. S'il les paie, il est subrogé à leurs droits.

Dans le second cas, l'acheteur qui n'a pas payé le prix peut, soit délaisser le navire, soit leur offrir le prix. S'il veut le conserver il doit le purger.

328. — Procédure de purge. — Au cas où les créanciers sont hypothécaires, les art. 150 et suivants de la loi maritime sont applicables. Mais vis-à-vis des créanciers privilégiés? La loi maritime a organisé la purge mais est muette à leur égard et la loi de 1851 s'applique aux immeubles. Peut-on suivre *a fortiori* les formalités applicables aux créanciers hypothécaires? Ces questions ne sont-elles pas, au contraire, d'interprétation stricte? En stricte logique ce dernier avis doit prévaloir. En l'absence de texte on ne peut pas étendre aux privilèges les dispositions qui régissent les hypothèques (2).

Il faudrait, en réalité, légiférer sur ce point.

Cependant, effrayés par les inconvénients pratiques de pareille décision, certains auteurs (3) se décident à reconnaître à l'acheteur, quant aux formalités à suivre, le droit de purge vis-à-vis des créanciers privilégiés, dans les mêmes termes que vis-à-vis des créanciers hypothécaires.

(1) Jacobs, n° 52. Valroger, n° 109.

(2) Demangeat, t. IV, p. 100. Lyon-Caen et Renault, n°s 1474-1494. Jacobs, n° 53.

(3) Jacobs, n° 53.

Ont-ils dans ce cas le droit de provoquer la vente aux enchères? Si l'acheteur peut suivre vis-à-vis des créanciers privilégiés la procédure de purge, il ne s'ensuit pas que ceux-ci puissent trouver dans les dispositions sur l'hypothèque maritime des droits qui ne leur appartiennent pas. Il faut donc répondre négativement (1).

Les créanciers privilégiés peuvent tout au moins remplacer la vente aux enchères par une saisie si leurs sûretés sont menacées et dans le cas de vente, ils peuvent faire saisie-arrêt sur le prix plutôt que de faire opposition à la vente.

329. — Effet de la vente. — Elle éteint les privilèges, c'est-à-dire qu'elle énerve le droit de suite sur le navire. Quant au droit de préférence, il se transporte sur le prix (2).

330. — Le délaissement. — Le délaissement, disions-nous (3), est possible. Il est réglé par les art. 100 et s. de la loi de 1851 (4). La loi maritime n'ayant pas réglé cette matière et cette solution n'ayant rien d'incompatible avec les choses de la mer, la réponse affirmative se justifie pleinement. Nous examinerons cette question plus en détail à propos de l'hypothèque (5).

331. — Du paiement avec subrogation. — Parmi les modes d'extinction des privilèges, il en est un qui, bien que rentrant dans les modes généraux d'extinction des obligations, intéresse spécialement la matière des privilèges et hypothèques : c'est le paiement avec subrogation.

On entend par subrogation la substitution d'une chose ou d'une personne à une autre chose ou personne. La première est dite subrogation réelle, n'existe que par la loi, et n'offre rien de spécial à la matière que nous traitons. La deuxième, qui est propre à notre droit civil (6), est la subro-

(1) Jacobs, n° 53. Valroger, n° 104. *Contra* : Desjardins, n° 83.
(2) Cass. fr., 15 déc. 1897, D., 1899, I, 177.
(3) Voir n° 327.
(4) Art. 2172 et s., Code civil.
(5) Voir § 7.
(6) § 2, sect. Ire, du chap. V, tit. III, liv. III.

gation personnelle. On entend par subrogation de personnes la substitution aux droits du créancier d'un tiers qui effectue la solution de l'obligation. Ce qui lui est propre, c'est que le paiement fait n'éteint pas entièrement l'obligation, mais lui substitue une obligation exactement semblable à la précédente.

Pareille transformation du droit initial se rapproche de la novation, de la délégation et de la cession de créance. Mais elle en diffère cependant. La novation ne peut avoir lieu sans le consentement des deux parties et crée une obligation nouvelle, tandis que la subrogation peut avoir lieu hors l'adhésion du débiteur et n'innove rien quant aux droits et obligations. Dans la délégation, le consentement du débiteur déléguant est indispensable, ce qui n'est pas le cas dans la subrogation.

Quant à la cession de créance, il n'y a pas paiement mais vente et achat d'un droit sans les obligations corrélatives qui demeurent incessibles.

Toutes ces opérations juridiques diffèrent de la subrogation en ce que la base de celle-ci est la loi, sa *causa remota* est l'intérêt social que représente la solution indirecte des obligations, sans que soient modifiés les droits acquis; tandis que, à la base des autres, ne sont que les intérêts particuliers des contractants.

On divise les subrogations de personnes selon l'acte juridique qui les crée, et selon la personne qui est substituée. Il y a la subrogation conventionnelle et la subrogation légale (1); la subrogation conventionnelle comprend celle qui est consentie par le débiteur, d'une part, celle consentie par le créancier, de l'autre. Il n'y a pas d'autre subrogation que celles-là, telles que le Code les définit. La subrogation est conventionnelle, dit l'art. 1250 : 1° lorsque le créancier recevant son paiement d'une tierce personne, la subroge dans ses droits, actions, privilèges ou hypothèques contre le débiteur : cette subrogation doit être expresse et faite en même temps que le paiement; 2° lorsque le débiteur emprunte une somme à l'effet de payer sa dette et de subroger le prêteur dans les droits du créancier. Il faut, pour que cette subrogation soit valable que l'acte d'emprunt et la quittance soient passés devant notaire; que dans l'acte d'emprunt il soit déclaré que la somme

(1) Art. 1249 du Code civil.

a été empruntée pour faire le paiement et que dans la quittance il soit déclaré que le paiement a été fait des deniers fournis à cet effet par le nouveau créancier. Cette subrogation s'opère sans le concours de la volonté du créancier.

Quant au premier cas, celui du créancier subrogeant, la loi n'exige aucune forme. Il suffit qu'il y ait consentement exprès. La preuve y est soumise au droit commun. Cependant, comme l'art. 1250 implique souvent la nécessité d'une date certaine, pour que l'acte soit opposable au tiers, le simple acte sous seing privé n'est pas sans danger. D'autre part, l'art. 5 de la loi de 1851 déclare que la subrogation à une créance privilégiée ou hypothécaire inscrite ne pourra être opposée aux tiers, si elle ne résulte d'un acte authentique ou sous seing privé reconnu en justice ou devant notaire, et s'il n'est fait en marge de l'inscription, mention de la date et de la nature du titre du cessionnaire avec indication des noms, prénoms, professions et domiciles des parties. L'acte de subrogation devra être passé dans la forme requise pour les créances inscrites.

Les privilèges ne sont, en général, pas inscrits. L'art. 5 n'est donc applicable en entier qu'aux hypothèques, mais les créances privilégiées ne peuvent faire l'objet d'une subrogation si elles ne résultent des actes passés dans la forme qu'il requiert.

La subrogation peut être partielle ou totale (1). Elle peut porter sur toute créance, même sur une ouverture de crédit (2).

Quant à la subrogation consentie par le débiteur, la loi qui veut éviter des abus, la limite plus étroitement encore. En cas d'ouverture de crédit, c'est l'arrêté de compte au moment de la subrogation qui fixe l'étendue de la garantie.

La subrogation légale a lieu de plein droit, mais seulement dans les cas indiqués par l'art. 1251.

D'abord au profit de celui qui, étant lui-même créancier, paie un autre créancier qui lui est préférable, à raison de ses privilèges et hypothèques. Le créancier gagiste, par exemple, remettra la chose engagée à celui qui le paie. Ce paiement et ce droit peuvent être exercés à tout moment.

Ensuite au profit de l'acquéreur d'un immeuble qui emploie le prix de son acquisition au paiement des créanciers auxquels cet héritage

(1) Liége, 30 juillet 1885, *Pas.*, 1885, II, 417.

(2) FALLOISE, *Traité des ouvertures de crédit*, n°s 305 et s.; LAURENT, XVIII, n° 110.

était hypothéqué. Ce cas est sans application aux navires qui sont meubles.

La subrogation opère, en troisième lieu, au profit de celui qui, étant tenu avec d'autres ou pour d'autres au paiement de la dette, avait intérêt à l'acquitter.

Il en est ainsi pour le codébiteur solidaire, le codébiteur d'une obligation indivisible, la caution, le mandataire, le *negotiorum gestor*. Cette subrogation ne se transmet pas aux créanciers du subrogeant. Subrogation sur subrogation ne vaut.

Le dernier cas de subrogation légale est celui de l'héritier bénéficiaire qui a payé de ses deniers les actes de la succession.

332. — Subrogation aux privilèges maritimes. — Le principe est celui-ci : Pour qu'un tiers puisse invoquer un privilège, il ne suffit pas qu'il prouve qu'il s'est substitué aux obligations du subrogé ; il doit prouver qu'il est dans un cas de subrogation, soit légale, soit conventionnelle (1).

Par exemple, la personne qui a payé sur le fret du navire les gages de l'équipage n'est pas subrogée aux droits de celui-ci et n'est pas colloquée au rang de son privilège. Il n'en serait autrement que si, payant de ses deniers personnels, elle était dans un cas de subrogation conventionnelle ou légale (2). Rentrent dans ces limites les prêteurs à la grosse qui ont payé les salaires de l'équipage (3).

§ 7. — DE L'HYPOTHÈQUE MARITIME.

333. — Nature de ce droit. — L'hypothèque maritime est un instrument de crédit réel relativement récent qui, par convention, affecte, préférentiellement, le navire à une avance faite. Sa caractéristique est d'opposer le droit

(1) Cour de cassation fr., 23 nov. 1887; 4 janv. 1888. *R. I. D. M.*, 1888, pp. 532 et 533.

(2) Cour d'appel de Bordeaux, 9 août 1889, *R. I. D. M.*, 1888, p. 561 (voir notes).

(3) Cour d'appel de Bruxelles, 21 déc. 1887, *R. I. D. M.*, 1888, p. 623. Voir une décision de la Cour de Christiania du 24 nov. 1888, p. 495, *R. I. D. M.*, VI.

du créancier au droit du débiteur sans donner au premier des garanties suffisantes puisqu'il est primé par une infinité de privilèges et soumis pour la réalisation de son gage à un excès de formalités. Le *mort-gage* anglais fait contraste avec lui sur ces deux points, ainsi que le gage allemand. Le premier surtout offre des facilités de réalisation qui agissent de plein droit, le créancier *(mortgagee)* étant propriétaire et se mettant en possession du gage, sous réserve voir discuter son droit éventuellement, devant la Cour d'amirauté. La source de cette différence est dans l'action du droit romain sur notre droit continental et dans l'observance stricte du principe impérial disant que le pacte commissoire est prohibé (1).

334. — Définition de l'hypothèque, son application aux navires. — « L'Hypothèque, dit l'art. 41 de la loi du 16 décembre 1851, est un droit réel sur les immeubles affectés à l'acquittement d'une obligation. Elle est, de sa nature, indivisible, et subsiste en entier sur tous les immeubles affectés, sur chacun et sur chaque portion de ces immeubles.

Elle les suit dans quelques mains qu'ils passent. »

« L'hypothèque n'a lieu que dans les cas et suivant les formes autorisées par la loi » (art. 42).

D'autre part, l'art. 1er de la loi du 21 août 1879 porte: « Les navires et autres bâtiments de mer sont meubles : néanmoins, ils peuvent être hypothéqués. »

C'est donc une exception. Aussi, tant au point de vue de la constitution de l'hypothèque, que des parties qui peuvent l'exercer, de l'étendue du droit et de son extinction, l'hypothèque maritime est régie par des règles spéciales qui forment le titre V du livre II du Code de commerce. Cependant, on est d'accord pour reconnaître que sauf les dispositions dont la nature n'est pas conciliable avec les choses de la mer, les principes de la législation de 1851 doivent être étendus aux hypothèques maritimes (2).

(1) Codex, liv. VIII, tit XXXV.

(2) Circulaire ministérielle du 4 sept. 1879, PAND. B., v° *Hypothèque maritime*, nos 28 à 31.

335. — Espèces d'hypothèques en droit civil et en droit maritime. — Il existe en Belgique trois espèces d'hypothèques : l'hypothèque légale, l'hypothèque testamentaire et l'hypothèque conventionnelle réglées par la loi de 1851.

En droit maritime belge et français (1), il n'y a ni hypothèque légale, ni hypothèque testamentaire, mais seulement hypothèque conventionnelle (2).

De même l'art. 378 du Code civil relatif à la séparation des patrimoines et l'art. 487 de la loi sur les faillites qui ne visent que des immeubles sont inapplicables aux navires qui sont meubles.

336. — Ancien droit et travaux préparatoires. — Le prêt à la grosse est la forme la plus ancienne du crédit réel et de l'engagement conventionnel des navires. Il était connu dès l'antiquité grecque et n'a jamais cessé d'être pratiqué. Chez nous, les coutumes d'Anvers dites *Compilatæ* (1609) portent à l'art. 58 : « Le prêt à la grosse pour les victuailles nécessaires, pour l'équipement, le radoub ou la conservation du navire a droit d'hypothèque *(recht van panschap)* sur le dit navire, les agrès et le fret et a privilège sur toutes les autres dettes pour lesquelles le navire était antérieurement affecté ; et le dernier prêt a toujours préférence sur le précédent, sauf que les gages de l'équipage sont toujours préférés à toutes autres créances. »

Cependant, le prêt à la grosse était d'un emploi limité aux fortunes de mer qui conditionnaient son existence. C'est pourquoi il fut complété spécialement dans nos provinces par des privilèges et par des engagements réels et conventionnels moins aléatoires.

Rien ne s'opposait en principe à ce que les navires fussent l'objet de contrats de gage, mais la difficulté, alors comme de notre temps, était, d'une part, de soustraire le contrat à la fraude en lui donnant une date et un titre certains, d'autre part, d'assurer la possession du navire au créancier.

C'est de cette double préoccupation que sortent les prescriptions sur les *Scippanden* du droit de la cité de Wisby et celles du Code de Lübeck et de la coutume de Middelbourg sur les *waterbrieven*. « Quiconque a en nantissement un navire, dit le droit de Wisby, ou

(1) FUZIER-HERMAN, v° *Hypothèque maritime*, n°s 117 et s.

(2) Travaux prép. Exposé des motifs, *N. B.*, n° 1355. — JACOBS, t. II, p. 3, n° 518. — FUZIER-HERMAN, v° *Hyp. marit.*, n° 1175.

tout autre objet qu'il ne peut recevoir et garder dans sa maison, doit avoir soin de faire établir son droit par des témoins suffisants, sans quoi son droit ne s'établirait point.

Celui à qui l'on donne un navire en nantissement doit avoir soin de se faire délivrer les voiles et le gouvernail s'il ne veut pas en être privé » (1).

Suivant la coutume de Bruges, on acquérait la *réalité* et *l'affectation* sur un bien réputé meuble, non délivré réellement, par l'annotation et l'enregistrement au bureau du collège des échevins. Mais pour la garantie du droit des tiers, un tel transport devait être renouvelé au bout de dix mois (2). Ailleurs c'était l'an et jour (3).

« Tous les *waterbrieven* ou *schuldbrieven*, dit la coutume de Middelbourg, avec affectation sur des navires ou des bateaux, sont ordinairement signés et scellés par un échevin ; et un engagement de cette sorte a autant de valeur que s'il était fait ou scellé devant trois échevins ; mais lorsque l'hypothèque spéciale *(speciale hypotheque)* a péri dans les flots, alors les *waterbrieven*, scellés par un seul échevin, n'auront plus que la valeur de simples obligations ; et d'autres reconnaissances de dettes solennelles, faites et scellées par-devant trois échevins, seront préférées à ces *waterbrieven* faits et scellés par un seul échevin, bien que ces engagements soient antérieurs et les autres d'une date plus récente (4). »

Qu'étaient les *waterbrieven* et les *schuldbrieven?* La matière est peu connue et mériterait de tenter un historien national du droit maritime. C'étaient des engagements conventionnels qui ne dépendaient pas, comme le contrat à la grosse, de l'existence du gage, mais y trouvaient une garantie complémentaire. Elles pouvaient vraisemblablement se créer à l'occasion d'obligations de toute espèce et pour couvrir des dettes variées. L'une d'elles, la mieux connue, la plus ordinaire, appelée aussi *Bylbrief*, est celle qui garantit le vendeur du navire contre le non-payement du prix par l'acheteur. Ses caractéristiques en étaient : un contrat de vente dont elle était l'accessoire, et

(1) PARDESSUS, *Coll. lois marit.*, t. III.

(2) BRITZ, *Ancien droit belgique*, t. II, p. 961.

(3) *Coutumes du Nord des Pays-Bas*, art. 4. Cf. *Jugements de Damme*, art. 23. Cf. commentaire de l'art. 297, *Saisie des navires*, § 9.

(4) Coutume de Middelbourg, 1570. Trad. PARDESSUS *(Coll. lois marit.*, t. V, p. 167).

Rub. VIII, *Des contrats, stipulations et cautions*, XXII.

une obligation principale indépendante de la garantie réelle ; la suite sur le navire et l'ordre chronologique de priorité dans la collocation (1).

La préférence entre elles variait également suivant la solennité du titre et selon qu'ils étaient signés par un ou plusieurs échevins.

De même, on avait pris dans le Code de Lübeck des précautions contre les aliénations frauduleuses (2) :

« Si quelqu'un, après avoir hypothéqué son navire, le conduit en un lieu étranger et le vend, le navire cesse d'être le gage du créancier; mais si le navire revient dans la Trave, il redevient le gage du créancier comme avant son départ. » Même article dans le Code de 1586 (3).

Le droit hollandais et le droit allemand ont conservé trace de ces institutions, mais, en Belgique, le droit français a, depuis le début du XIXe siècle, remplacé complètement ces gages maritimes.

Nous avons, à propos de la nature mobilière des navires, exposé comment, en France, l'édit de 1666 avait supprimé la possibilité de les hypothéquer et avait remplacé ce droit par un droit de suite donné à tous créanciers, même chirographaires. C'est encore le système du Code de 1808, des lois françaises de 1874 et 1885 et de notre loi de 1879. Les navires sont, en principe, demeurés meubles, mais l'hypothèque maritime a été instituée et le droit de suite restreint aux créanciers privilégiés et hypothécaires.

Le crédit maritime, avant 1879, souffrait des difficultés pratiques, où se trouvaient les armateurs qui n'avaient à leur service que les dispositions du Code civil sur le gage pour faciliter le prêt sur navires.

(1) Vander Kessel, *Theses selectæ ad jus hollandicum.* N° DL : Differunt multum *een Bodemerybrief* et *een Bylbrief of Waterbrief*, id est instrumentum, quo agnoscetur emptio navis et pro pretio ipsa navis specialiter vendetori pignori obligatur, addeta plerumque clausula generalis hypothecœ... N° DLI : Differentiœ autem sunt hœ : 1° in Bodemeria debitum oritur ex causa mutui, in een *Bylbrief* ex causa emptionis; 2° in priori pereunte navi debitum periculo est creditoris, in posteriori eadem pereunte, salva manet personalis obligatio et hypotheca generalis; 3° per illam non modo navis sed et merces possunt obligari, hœc sola navis obligatur; 4° in jure prœlationis posterior Bodemeria, tanquam quœ salvam fecit pignoris causam (L. 5, § 6, D. qui pot. in pign.) potior est hypotheca per *Bylbrief* prius constituta Bynkershoek. *Quest jur. priv*, L. 3, C. 16.

(2) *Van Weddescatte enes schepes.* Droit maritime de Lübeck, Code de 1240. Pardessus, III, 402.

(3) Idem, p. 437, *von Verpfandungen.* Cf. n° 8 de l'Introduction.

L'origine de cette situation revient à l'ordonnance de 1681 et au Code civil. La première donna définitivement au navire la qualité de meuble. Le second supprima définitivement les hypothèques sur meubles. Il en résultait que les navires ne pouvaient plus être hypothéqués.

En outre, le Code de commerce donnait à tous les créanciers, même chirographaires, droit de suite sur les navires. Cette mesure ne pouvait qu'entraver le crédit, car les créances chirographaires sont forcément occultes et le crédit n'est possible que si les charges qui grèvent le gage sont connues et publiques.

Il en résultait une situation difficile que les lois françaises de 1874 et 1885 et la loi belge de 1879 ont tenté d'améliorer sans y être parvenues entièrement.

En réalité, les navires de mer ne sont pas des meubles, mais ils ont une nature mixte. Mobiliers en ce sens qu'ils se meuvent, ce sont des meubles d'une importance telle qu'ils représentent, tout comme les immeubles, une portion du territoire. Tel était le caractère que leur assignait notamment l'ancien droit des provinces maritimes françaises et des Pays-Bas.

Les lois de 1879 et 1885 n'ont donc fait que revenir vers le système qui, au moyen âge, régissait les navires attachés aux ports bretons, bordelais, provençaux et belges.

La commission extraparlementaire, chargée de reviser le Code de commerce, avait délibéré sur l'introduction du *mort-gage* (1) dans notre législation (2). Elle émit un avis négatif, très faiblement motivé du reste. La Chambre suivit la même opinion (3).

Sur ces entrefaites, le Parlement français adopta, le 10 décembre 1874, l'hypothèque maritime et ce vote détermina M. De Lantsheere à proposer une série d'amendements identiques aux articles de la loi française (4). La Chambre entra dans cette voie et, à la suite d'une discussion suivie d'amendements et de rapports nouveaux, la réforme fut définitivement adoptée (5).

La loi française de 1874 a été modifiée en 1885 (6).

(1) Voir § 8.
(2) *N. B.*, nos 842, 876, 879.
(3) Idem.
(4) *N. B.*, nos 1045, 1048.
(5) *N. B*, nos 1257, 1352, 1395, 1427, 1625.
(6) Voy. Dalloz, *Suppl.*, vo *Droit marit.*, nos 445 et s.

ARTICLE 134 (Titre V. De l'Hypothèque maritime).

Les navires peuvent être hypothéqués par la convention des parties (1).

337. — Cause et éléments constitutifs. — L'hypothèque ne naît que d'une convention (2). Elle donne au créancier hypothécaire un droit réel de suite (3) et un droit de préférence sur le navire hypothéqué (4). Ce droit réel est, en outre, accessoire à l'existence d'une obligation pour l'acquittement de laquelle l'hypothèque est appliquée (5).

Nous allons examiner successivement ces divers éléments.

338. — Toute obligation peut lui servir de base. —Toute convention hypothécaire suppose (art. 41 de la loi de 1851) une obligation à l'acquittement de laquelle elle est affectée. Toute obligation civile ou commerciale (6) peut servir de base à une hypothèque même pour sûreté

(1) Législations étrangères : FRANCE, Loi du 10 déc. 1874 (quoique abrogée, nous l'indiquons parce qu'elle a servi de modèle à la loi belge de 1879), art. 1er et art. 29. — Loi du 10 juill. 1885, art. 1er et 36.

Codes allemands : Code civil, art. 1260 ; Droit anglais, *Merch. Sh. Act* : art. 31 et s. ; Code néerlandais : art. 315 et s. ; Code italien : art. 675 ; Code portugais : art. 504 et s. ; Codes mexicains : L'Hypothèque maritime établie en 1884 ne se retrouve plus dans le Code de 1889, si ce n'est à titre de mention (art. 1008) ; Code du Japon : art. 682 ; Code argentin : art. 1351 et s. ; Autriche : loi du 7 mai 1879 ; Etats-Unis : mêmes principes qu'en Angleterre ; Danemark : loi du 1er avril 1892.

ANCIEN DROIT : Statut de Lübeck c. 146. — Statut de Wisby c. XIV, Cf.

(2) DALLOZ, *Supplém.*, v° *Dr. mar.*, n° 454.

(3) Voir art. 137, nos 347 et s.

(4) Voir art. 142 et s., nos 357 et s.

(5) Voir ci-dessous.

(6) PAND. B., v° *Hyp. marit.*, nos 126 et s. — *N. B.*, n° 1355 et n° 1433.

d'un crédit ouvert, et si cette obligation est représentée par des « titres négociables (1) ».

339. — Les obligations des sociétés anonymes. — Lorsque l'hypothèque est consentie par une société anonyme, il faut tenir compte du régime des obligations et se demander si ce mode d'emprunt, qui est pour les sociétés la voie la plus régulière, peut être appuyé d'hypothèques.

En Belgique la loi est muette sur ce point. Les droits des créanciers obligataires sont fort restreints et l'hypothèque au porteur n'existant pas, il n'y a pas de constitution d'hypothèque possible au profit des porteurs du titre (2). La situation est la même *en France*. On a eu recours à des procédés détournés pour permettre d'affecter des garanties hypothécaires aux obligations des sociétés. On a fait prendre l'inscription par un gérant d'affaires (3). On a constitué une société civile. Dans l'avant-projet de loi pour le grand-duché de Luxembourg, M. Nyssens donne pleins pouvoirs aux administrateurs de réaliser l'émission des obligations décrétée avec promesse d'hypothèque et le droit de prendre immédiatement, par prévotation, avant l'emprunt, une inscription en masse au nom des futurs obligataires. Il y a en France un projet semblable. On a également proposé, solution plus nette, de donner la personnification civile à l'ensemble des obligataires (4).

En Allemagne, la loi sur les sociétés ne s'occupait pas des obligations. Elles appartenaient à la liberté des conventions. Mais les compagnies de navigation allemandes, comme toutes les sociétés allemandes d'ailleurs, ont eu fortement recours à l'emprunt, parfois même

(1) Loi du 19 avril 1889; — Art. 26 de la loi du 20 mai 1872; — Arrêt du 7 janvier 1886; — Cour de cass., *Pasicrisie*, p. 37.

(2) Lévy-Alvarès, *De la protection des obligations en droit belge ; — Bulletin Soc. législ. comp.*, 1901, p. 288; — Fuzier-Herman, v° *Hyp. mar.*, n° 27.

(3) Houpin, *Sociétés civiles et commerciales*, n° 420; — Vavasseur, *Traité des Sociétés civiles et commerciales*, n°s 542 et s.; — Devos et Van Meenen, *Commentaire des lois sur les Sociétés commerciales*, II, n°s 7 et s., art. 68, p. 102; Deloison, *Sociétés commerciales*, n° 304; — Wahl, *Des emprunts contractés par les sociétés au moyen d'une mission de titres hypothécaires négociables; Journal des Soc.*, 1898; du même auteur: *Droits communs des porteurs d'obligations en France, Bull. Soc. lég. comp.*, 1901, p. 301.

(4) Devos et Van Meenen, *o. c.*, pp. 131 et s.; *Projet de loi de la commission contre les abus financiers.* — Cf. Lévy-Alvarès, *o. c.*

avec témérité et y ont affecté leurs navires ce que les dispositions sur le gage naval permettent (1). Une loi du 4 décembre 1899, entrée en vigueur le 1er janvier 1900, a réglé les droits communs des porteurs d'obligations en organisant des assemblées légales d'obligataires et en reconnaissant les représentants qu'elles ont choisis (2).

En Angleterre, la loi de 1900 sur les compagnies *limited* permet la constitution d'hypothèques. Elle s'établit par l'intermédiaire d'un *Trustee* qui représente les obligataires. Même système en Amérique. Il y a une publicité spéciale (3).

En Espagne, les articles additionnels à la loi de 1893 sur l'hypothèque maritime disposent :

1° Les sociétés de crédit constituées après la promulgation de la présente loi qui se proposeront soit comme objet spécial et exclusif, soit comme une de leurs opérations, de prêter avec hypothèques sur les navires pourront émettre des titres *(cedulas)* ou des obligations de crédit maritime. Les sociétés de crédit existant à l'époque où la présente loi commencera à être en vigueur qui auront annoncé, comme une des opérations auxquelles elles peuvent se livrer, les prêts sur navires, conformément aux prescriptions de l'art. 175 du Code de commerce, ne pourront faire aucune émission d'obligations ou de titres de crédit maritime sans modifier leurs statuts, en observant la procédure et les formalités prescrites par ces mêmes statuts et par l'acte de constitution de la société et sans avoir préalablement inscrit la nouvelle convention sur le registre du commerce, conformément aux prescriptions de l'art. 25 du Code de commerce ;

2° Les obligations ou les cédules de crédit maritime émises par les sociétés autorisées à le faire seront nominatives ou au porteur, amortissables ou non, avec lots remboursables à époques fixes ou par voie de tirage au sort, avec ou sans primes.

Le capital nominal de ces obligations et le montant des primes, s'il y en a, qui pourront être en circulation, ne devra pas dépasser le chiffre du capital des prêts consentis.

Lorsque, par suite de l'amortissement ou pour toute autre cause,

(1) Voir § 8.

(2) Lyon-Caen, *Droits des porteurs d'obligations en Allemagne; Bull. Soc. lég. comp.*, 1875, pp. 251 et 318 ; 1901, pp. 127 et s.

(3) *Législation anglaise sur les sociétés anonymes*, par Ryck, p. 57. — Cf. Decugis, *Protection des obligataires dans les sociétés anglaises par actions*, p. 241 ; *Bull. Soc. lég. comp.*, 1901.

les créanciers hypothécaires auront été remboursés de tout ou partie de leurs prêts, on amortira une quantité des obligations en circulation, à moins que, dans l'intervalle, il n'ait été passé de nouveaux contrats de prêts pour une somme égale ou plus grande (1).

340. — Capacité des parties. — Le créancier hypothécaire doit simplement être capable de contracter. Quant au débiteur hypothécaire, il doit être capable d'aliéner (2).

Les formalités requises, acte écrit et inscription, seront traitées ci-après (3).

341. — Droit comparé. — *En France* les principes sont les mêmes. *En Angleterre*, le *mort-gage* joue le rôle de notre hypothèque dont il diffère profondément (4). *En Allemagne*, le gage conventionnel des navires est réglé par le Code civil (5). En Italie c'est le *pegno navale* (6). Nous donnerons un aperçu détaillé des différentes législations au § 8.

Sur les points relatifs à notre art. 134, il y a des divergences à signaler. Tandis qu'en *Angleterre* le *mort-gage* est conventionnel et nominatif (7), de même qu'en Italie et aux Pays-Bas (8), *en Allemagne* il y a des créanciers légaux ayant droit de gage sur le navire, et en Portugal, l'hypothèque légale des navires est admise.

En France, en Allemagne, en Angleterre, en Belgique, en Italie, l'acte constitutif peut être à ordre.

Il doit être fait par écrit, fût-ce sous seing privé, en France, Angleterre, Allemagne, Italie, Hollande. Aux Etats-Unis et dans le Bas-Canada il y a des formalités solennelles (9).

(1) Trad. Lepelletier, *Ann. lég., étr.*, 1893, p. 319.
(2) Voir en outre l'art. 136, nos 345 et s.
(3) Nos 342 et s.
(4) Voir n° 92 et § 8.
(5) Voir n° 100 et § 8.
(6) Art. 485 et s., voir n° 96 et § 8.
(7) Dalloz, *Suppl.*, v° *Droit maritime*, n° 480.
(8) De Gentile, *De l'hypot. maritime*, p. 75.
(9) R. S. 4193, Fr. Morel, *Commentaire de la loi de 1874*. Voir la formule américaine à la p. 239 et à la p. 192 de Mallet, *L'Hypothèque maritime*.

ARTICLE 135.

Le contrat par lequel l'hypothèque maritime est consentie doit être rédigé par écrit; il peut être fait sous signature privée (1).

342. — Contrat constitutif unilatéral et écrit. — Le contrat constitutif d'hypothèque maritime est unilatéral. L'art. 1325 du Code civil n'aurait donc pas à recevoir d'application (2).

Le texte de l'art. 140 veut cependant qu'il y ait deux originaux au moins. L'un d'eux devant demeurer entre les mains du conservateur des hypothèques (3).

Il doit être fait par écrit pour les facilités de preuve. Un acte sous seing privé suffit (4).

Mais un acte authentique est évidemment valable, fût-il même en brevet seulement (5), s'il a les conditions requises pour un acte sous seing privé.

Il y a identité entre les prescriptions des art. 135 et 2 de la loi de 1879 (6).

Le but de cette disposition est, de même que pour la vente, d'empêcher la preuve testimoniale et par présomptions. Les preuves écrites sont recevables; ainsi l'aveu judiciaire et le serment.

343. — Le titre est nominatif. — Le titre constitutif peut être à ordre. L'art. 144 étend aux matières maritimes l'art. 26 de la loi du 20 mai 1872. Mais en matière maritime pas plus qu'ailleurs, il n'y a

(1) LÉGISLATIONS ÉTRANGÈRES : FRANCE : Loi de 1874, art 2 (abrogé) ; Loi de 1885, art. 2. Code portugais : art. 558 et 591 ; Code italien : art. 485 ; Code argentin : art. 1352 ; Code roumain : art. 495 et s. ; Droit allemand (autre système) : art. 1260 et s. du Code civil ; Droit anglais : *Merch. Sh. Act*, art. 31 et s.

(2) JACOBS, II, n° 521 ; DESJARDINS, n° 1214, PAND. B., v° *Hyp. mar.*, n° 165. — FUZIER-HERMAN, *eod. v.*, n° 23.

(3) Aucune nullité n'est comminée en cas de contravention. — LYON-CAEN et RENAULT, VI, n° 1631. — JACOBS, II, n° 542.

(4) Art. 135 de la loi maritime.

(5) PAND. B., v° *Hyp. marit.*, n°s 160 et s. — LYON-CAEN et RENAULT, VI, n° 1631.

(6) N. B., n° 1356.

d'hypothèque transmissible par titre au porteur (1). Les hypothèques sont toujours nominatives (art. 5, 42 et 76 de la loi de 1851).

De même l'émission d'obligations de sociétés commerciales garanties par des hypothèques n'est pas directement réalisable pour le double motif d'abord que les hypothèques sont nominatives, ensuite que les obligataires n'ont aucun lien de droit entre eux, spécialement aucune représentation commune qui leur permette d'exercer leurs droits et de veiller à la conservation et à la réalisation de leur garantie.

On tourne quelquefois cette difficulté en constituant aux obligataires un mandataire commun ou en groupant les obligataires en société civile, mais ce détour, quelquefois utile, n'est nullement efficace.

344. — Droit comparé et formule d'hypothèque maritime. — Nous empruntons aux PAND. B., la formule ci-dessous de constitution d'une hypothèque maritime (2).

(1) S'il y avait une loi autorisant la constitution de syndicats ayant la personnalité civile il en serait autrement. L'hypothèque serait inscrite au syndicat des obligataires. On a proposé divers moyens pour tourner cette difficulté.— Voyez ci-dessus, n° 339, *Commentaire des lois sur les sociétés commerciales*, par DEVOS et VAN MEENEN, t. II, p. 103 et *Revue des sociétés*, 1899, p. 68, Etude de M. CORBIAU. Tous ces procédés sont boiteux. — *Contra* : LYON-CAEN et RENAULT, VI, n° 1633.

(2) PAND. B., v° *Hypothèque maritime*, n° 425. Pour le droit comparé, voir § 8 et le n° 341.

Entre les soussignés :

1° M. X... (nom et prénoms), armateur du steamer *A*..., domicilié à B..., d'une part ;

2° M. Z... (nom et prénoms), banquier, domicilié à C..., élisant domicile à Anvers, chez

d'autre part, a été convenu ce qui suit :

Art. 1er. — Le soussigné, d'une part, donne première hypothèque au soussigné, d'autre part, sur le steamer *A*...

Ce steamer, qui est quitte et libre de tous privilèges, hypothèques ou charges, appartient pour le tout au soussigné, d'une part, en vertu d'un acte , transcrit au registre spécial tenu par le conservateur des hypothèques à Anvers le , vol. , n° .

Il est en fer, à hélice d'une longueur de et d'une largeur de , son tonnage est de , ses machines ont chevaux-vapeur. Une lettre de mer portant la date lui a été délivrée, son port d'attachement est

Art. 2. — Cette hypothèque est donnée pour garantie et à concurrence de 100,000 francs, montant d'un prêt consenti au soussigné, d'une part, par le soussigné, d'autre part, le , par acte . Ce prêt est fait à l'intérêt de 5 p. c. pour un terme de deux ans, qui expire le , date à laquelle la somme

ARTICLE 136.

L'hypothèque sur le navire ne peut être consentie que par le propriétaire ou son mandataire justifiant d'un mandat spécial. Le mandat doit être donné par écrit (1).

345. — Qui peut hypothéquer un navire? — Les navires étant des meubles, il suffit d'être capable d'aliéner les meubles. Le tuteur, le mari chef de la communauté, la femme séparée de biens, le mineur émancipé, le pourvu de conseil judiciaire pouvant aliéner le mobilier peuvent hypothéquer un navire. Même solution pour les gérants ou administrateurs des sociétés commerciales. Le failli, par

susdite devra être remboursée. A défaut de payement des intérêts, la somme prêtée deviendra immédiatement exigible.

Le remboursement pourra être fait avant le susdit terme, moyennant préavis de trois mois.

Art. 3. — Le soussigné, d'une part, s'engage à entretenir le dit steamer en parfait état de navigation, de manière à lui maintenir sa cote actuelle au « Lloyd Register » et au « Registre-Veritas ». Il s'interdit de changer son port d'attache ou son pavillon, de l'affecter à des opérations de contrebande ou de guerre ou à n'importe quel service qui serait de nature à diminuer les sûretés accordées au soussigné, d'autre part.

Art. 4. — Le soussigné, d'une part, déclare que le vapeur... est assuré à la compagnie   , pour un terme de   , aux frais du soussigné, d'une part. A l'expiration de cette police, le soussigné, d'une part, la renouvellera en y faisant insérer la clause qu'à défaut de paiement des primes par lui, la compagnie aura à s'adresser, sans suspension de risque, au soussigné, d'autre part, qui avancera alors la prime. A défaut d'observation de ces diverses prescriptions, la somme empruntée deviendra immédiatement exigible.

Art. 5. — En tous cas où il y a lieu à délaissement aux assureurs et au cas où les avaries ont une importance de plus de 50,000 francs, le soussigné, d'autre part, aura le droit de se rembourser sur l'indemnité d'assurance. Le soussigné, d'une part, déclare lui déléguer à cette fin tous les droits lui appartenant du chef de la convention d'assurance, et l'autoriser à signifier aux assureurs la présente cession. L'art. 149 de la loi maritime reste pour le surplus applicable.

Art. 6. — Le soussigné, d'autre part, fera procéder à l'inscription de la présente hypothèque.

Ainsi fait en triple exemplaire, le   , à   .

(1) *Législations étrangères :* France : Loi de 1874 (abrogée), art. 3 ; Loi de 1885, art. 3. — Code portugais : art. 586. — Code allemand : art. 493. C. com.

contre, dès le jugement déclaratif (art. 444) et même (art. 445) depuis la cessation de payements ou dans les dix jours qui la précèdent, est frappé d'incapacité.

De même, la saisie d'un navire en empêche l'hypothèque. Celle-ci doit, pour être valable, nonobstant saisie, être non seulement constituée, mais inscrite avant la date de la saisie (1).

Des liquidateurs de sociétés. — Nous avons déjà signalé cette question incidemment (2). Nous avons dit que les liquidateurs ne pouvaient, par une inconséquence de la loi, hypothéquer qu'avec l'autorisation de l'assemblée, alors qu'ils pouvaient librement aliéner les navires. Cette inconséquence de la loi peut-elle être réparée par les commentateurs? D'ordinaire, la négative s'impose. Ici, nous croyons pouvoir répondre affirmativement. L'art. 115 de la loi sur les sociétés exige l'autorisation de l'assemblée générale pour hypothéquer les biens de la société et aliéner ses immeubles.

Les navires sont des meubles. Les liquidateurs n'ont donc pas besoin d'autorisation pour les aliéner (3).

Mais en est-il de même pour les hypothèques?

L'article emploie l'expression « biens de la société ». Ces mots visent-ils les navires? Cela ne paraît pas douteux si on s'en tient au sens grammatical.

Si on se reporte au contraire en 1873, époque où l'hypothèque maritime n'existait pas, les mots « biens de la société » ne pouvaient viser que des immeubles. La solution dépendra donc de la méthode d'interprétation. La plus sensée, qui est du reste la seule conforme aux art. 1156 et s. du Code civil, consiste dans la fixation du sens de ces mots d'après l'ensemble de la législation, sauf s'il s'agit d'une dérogation au droit commun, d'interprétation stricte. Le droit commun, c'est dans l'espèce la liberté d'aliéner les meubles. L'hypothèque est une aliénation indirecte. Loin d'y remarquer une dérogation, il s'agit d'un retour au droit commun. L'interprétation stricte n'est donc pas de mise (4).

Du mandataire spécial. — Tels sont les principes. L'art. 136 y ajoute le mandataire du propriétaire muni d'un mandat écrit et spé-

(1) PAND. B., v° *Hyp. maritime*, n°s 89 et 90; Cass. fr., 6 nov. 1893, *D. P.*, 1895, 1, 273.

(2) Voir n° 180.

(3) Idem.

(4) *Contra* : PAND. B., v° *Liquidation de sociétés commerciales*, n° 698.

cial (1). Un simple mandat de l'armateur est, en effet, insuffisant, même s'il portait sur la constitution d'hypothèques en général, mais il n'est pas nécessaire que la somme à concurrence de laquelle l'emprunt hypothécaire sera fait soit spécifiée, les pouvoirs spéciaux de l'art. 136 portent en effet sur la constitution d'hypothèque et non sur le contrat de prêt (2).

Des copropriétaires. — Le droit de propriété peut être divisé, ou conditionnel. S'il y a des copropriétaires, dit une première opinion, la majorité décidera (3).

Les copropriétaires de navire forment, en effet, une communauté qui diffère de celles du droit civil en ce que, d'une part, la majorité des communistes suffit à engager la communauté, et que, d'autre part, la minorité ne peut hypothéquer sa part indivise.

Le point de savoir si un copropriétaire peut hypothéquer sa part indivise est cependant controversé. A première vue, les travaux préparatoires ne laissent même pas de place pour une réponse affirmative. En effet, le texte primitif autorisait l'hypothèque d'une portion de navire et ce membre de phrase a été supprimé (4). Mais la raison qui a guidé cette suppression permet-elle de lui donner le caractère d'une défense générale et absolue d'engager sa part? La commission de la Chambre s'est ralliée à cette suppression par le motif que l'intérêt individuel en cette matière devait toujours céder devant l'intérêt commun. Elle s'en est donc rapportée à ce dernier. Or, l'art. 11 dit que la majorité des quirataires dispose de l'intérêt commun. Il s'ensuit que les hypothèques peuvent être constituées par chacun de l'assentiment de la majorité des communistes (5). Décider le contraire et exiger l'unanimité serait placer la communauté navale dans une situation moins favorable que la communauté indivise du droit civil, ce qui est contraire à l'esprit de la loi maritime.

Ces objections sont fort sérieuses, mais les travaux préparatoires sont, malheureusement pour elles, d'une netteté peu commune (6). D'autre part, nous n'aimons guère à nous appuyer sur cet argument

(1) JACOBS, II, p. 6, n° 523.
(2) VALROGER, n° 1170; DESJARDINS, n° 1213.
(3) Arg. art. 11 et trav. prép., *N. B.*, n° 1358.
(4) N. B., n°s 1352 et 1396.
(5) PAND. B., v° *Hyp. mar.*, n°s 64 et s. — *Contra* : VALROGER, t. III, n° 1172.
(6) BELTJENS, art. 136, n° 8; N. B., n° 1358.

d'interprétation qui est extrêmement faible. Il suppose, en effet, un législateur éclairé et conscient, ce qui n'est jamais le cas.

Nous croyons donc que la doctrine et la jurisprudence continueront à suivre la méthode d'interprétation qui s'appuie sur l'intention législative et à refuser l'hypothèque de la part indivise. En ce qui nous concerne personnellement, nous n'hésitons pas à nous ranger à l'avis opposé (1).

Le capitaine a ce droit. En sa qualité, il peut, dans le cas de l'art. 23, hypothéquer même la part indivise des copropriétaires. Ce droit est soumis à deux formalités : 1° une sommation écrite aux propriétaires d'avoir à contribuer pour leur part dans les frais nécessaires et ce dans les vingt-quatre heures; 2° une autorisation d'emprunt donnée par le président du tribunal de commerce sur requête (2). Les mots « autorisation du juge » dont se sert l'art. 23 permettent d'affirmer qu'une simple requête suffit. Si la loi avait exigé une assignation, elle eût parlé de jugement (3).

346. — Droit comparé. — *En France*, la loi de 1885, revenant sur celle de 1874, mais jugeant plus sainement les choses, a subordonné l'hypothèque au consentement des coquirataires (4).

En Allemagne, l'engagement d'une part est possible, mais sous certaines conditions (5). Le gérant a besoin d'un pouvoir spécial pour engager tout ou partie du navire (6). D'autre part, l'aliénation des quirats est libre (7).

En Angleterre, le mort-gage d'une part de navire est licite (8). *Aux Etats-Unis*, système semblable.

En Italie, il en est de même (9). *Au Portugal*, il faut le consentement exprès de la majorité représentant plus de la moitié de la valeur du navire (10).

En Espagne (11), le système est analogue.

(1) Voir le volume : *L'Armement.*
(2) Desjardins, n° 402; Valroger, n° 419; Jacobs, n° 153.
(3) *Contra* : Pand. B., v° *Hypothèque maritime*, n° 73.
(4) Dalloz, *Suppl.*, v° *Dr. mar.*, n°s 458 et s.
(5) Art. 1260 et s., C. civ.
(6) Art. 493, C. comm.
(7) Art. 503, id.
(8) *M. Sh. Act*, art. 31 et s.
(9) Art. 485 et s.
(10) Art. 586 et s.
(11) Art. 5 de la loi du 21 août 1893, *R. I. D. M.*, 18e année, 1903, p. 584.

ARTICLE 137.

L'hypothèque maritime s'étend, à moins de convention contraire, aux agrès, apparaux, machines et autres accessoires (1).

347. — Quel est son objet? — Son seul objet ou pour employer une autre expression, son « assiette », nous l'avons vu, c'est le Navire de mer tout entier (2), principal et accessoires tel que nous l'avons défini (3), armé ou non, corps et quille, agrès, machines et apparaux, sans limite de tonnage. Ces accessoires sont strictement corporels et assimilés aux fruits pendants. Ils ne comprennent pas les fruits civils du navire, et autres accessoires, notamment le fret (4).

Peu importe quel est leur propriétaire : l'hypothèque maritime s'étend aux agrès, apparaux, machines et autres accessoires appartenant à des tiers lorsque le propriétaire n'a pas averti le créancier inscrit (5).

Nous avons vu (6) qu'un copropriétaire ne peut pas librement hypothéquer sa part indivise, qu'il faut au moins l'avis conforme de la majorité des coquirataires et que même l'opinion ordinaire le lui interdit.

Quant aux autres démembrements du droit de propriété, rien ne s'oppose à ce qu'un navire soit donné en usufruit et à ce que cet usufruit soit hypothéqué (7). Mais pour les accessoires corporels du navire,

(1) *Législations étrangères* : France : Loi de 1874 (abrogée) : art. 4. Loi de 1885, art. 4.

Codes allemands ; Code civil : art. 1265. Voir plus loin, n° 349.

Droit anglais, mêmes principes.

(2) Dalloz, *Suppl*, v° *Dr. m*, n° 455. — Cf. n° 345 (Hypothèque d'un quirat).

(3) Nos 1 et s.

(4) N. B. n° 1359, Jacobs, n° 527, II, p. 13. — Brux., 14 août 1888, *Rev. int. de Dr. mar*, 1888-89, p. 83. Le fret ne peut être hypothéqué. Cf. Brux., 14 avril 1888, Pand. pér., 1888 n° 966; Jacobs, p. 13; Nyssens et de Baets, *Comm. lég*, n° 1359; Pand. B., v° *Hyp.*, *mar.*, nos 140 et s.

(5) Comm. Ostende, 19 janv. 1893, *J. P. O*, 1893, n° 111.

(6) Voir n° 345.

(7) Pand. B., v° *Hyp marit.*, nos 94 et s.

on n'imagine pas qu'ils soient hypothéqués sans lui. Les meubles, sauf en ce qui concerne les navires, n'ont pas de suite par hypothèque. Les machines du navire peuvent être soumises à un droit de suite mais privilégié et non pas hypothécaire et restreint au droit du vendeur non payé si le débiteur les possède encore (1).

L'hypothèque s'étend-elle aux choses sauvées et à l'indemnité d'assurance? L'hypothèque est indivisible et confère droit de suite. Elle s'exerce donc sur les débris et sur ce qui a été sauvé. Quant à l'indemnité d'assurance, l'inscription de l'hypothèque vaut opposition à son paiement (2).

348. — Régime des bateaux d'intérieur et des barques de pêche. — L'hypothèque ne touchant que les navires de mer, les bâtiments qui n'en sont pas ne peuvent en être l'objet. A défaut d'hypothèque, ils peuvent être donnés en nantissement (3). Un projet de loi actuellement soumis aux Chambres institue pour les bateaux d'intérieur un régime hypothécaire (4). Il en est autrement aux Pays-Bas où les navires d'intérieur sont, sous certaines conditions, assimilés aux navires de mer (5) et en Italie où le *pegno navale* est possible même sur les petits navires d'intérieur (6).

349. — Droit comparé. — *En France*, le texte est semblable au nôtre mais il y a quelque différence dans les détails. Il y a notamment une limite de tonnage (7). L'hypothèque ne frappe pas les navires de moins de vingt tonneaux.

Aux Pays-Bas (8) la même limite de tonnage existe de même qu'en République Argentine (9).

En Angleterre et *aux États-Unis*, le mort-gage porte sur le navire et ses accessoires, mais le fret est l'accessoire de la propriété du navire. Comme le *mort-gage* est un démembrement de la propriété, il porte

(1) Art. 20, 5°, de la loi de 1851, PAND. B., v° *Hyp. marit.*, nos 136 et s.
(2) Voir Commentaire de l'art. 149.
(3) Voir nos 281 et s.
(4) Voir n° 103.
(5) Voir n° 104.
(6) Art. 490.
(7) DESJARDINS, V., p. 377.
(8) Voir n° 83.
(9) Art. 1354.

sur tout ce qui en dépend, c'est-à-dire sur le fret. Les seuls navires enregistrés sont susceptibles de mort-gages (1).

En Allemagne, le gage comprend également le navire avec ses accessoires. Quant au fret, le fret brut est couvert par le droit de gage légal des créanciers du navire *(Schiffsglaübiger)* mais la loi ne parle pas du gage conventionnel. *En Italie*, voir le numéro précédent.

ARTICLE 138.

L'hypothèque peut être constituée sur un navire en construction (2).

350. — Objet de l'hypothèque sur un navire en construction. — Dans la règle, c'est le navire qui est objet de l'hypothèque, c'est-à-dire le bâtiment avec ses accessoires, corps, quille, agrès et apparaux. Nous avons vu cependant qu'on peut hypothéquer une portion de navire (3). L'art. 138 fait un pas de plus. En admettant que l'hypothèque soit constituée sur un navire encore en construction, ce n'est pas le navire tel qu'il est, c'est-à-dire à l'état d'ébauche, qui forme l'objet du droit, mais le navire tel qu'il sera, c'est-à-dire, achevé et entier. C'est un droit *ad futurum*.

Nous avons vu (4) que « les sommes avancées pour la construction d'un navire par celui pour le compte duquel le navire est construit, sont privilégiées, si le navire ne lui a pas été livré ». L'art. 138 est une généralisation de ce principe.

(1) Voir n° 77.

(2) *Législations étrangères :* FRANCE. Loi de 1874 (abrogée), art. 5. Loi de 1885, art. 5. Code portugais : art. 587. Droit anglais. Le mort-gage anglais n'est possible qu'après enregistrement du navire, mais les principes sur le transfert de la propriété y remédient, Cf. n° 165. Code italien : art. 486.

(3) Conf., n° 345.

(4) Art. 4, 11°; voir n°s 244 et s.

Qui peut hypothéquer un navire en construction?

Si la construction est faite « par économie », l'armateur peut évidemment hypothéquer sa propriété. Si la construction est à forfait, il faut distinguer s'il y a « louage d'ouvrage » ou bien « vente à livrer »; dans le premier cas, le plus favorable aux armateurs, ceux-ci sont propriétaires et peuvent hypothéquer; dans le second cas, celui d'une « vente à livrer », qui est le plus fréquent, il faut distinguer si la livraison forme une condition suspensive ou résolutoire (1). Si la condition est résolutoire, l'acheteur armateur est propriétaire au fur et à mesure des travaux, sauf résiliation du contrat si les essais ne sont pas satisfaisants. C'est lui qui peut hypothéquer, et lui seul. Si la condition est suspensive, tant que le navire est en construction et que le prix n'en est pas intégralement payé, le constructeur étant seul propriétaire a seul le droit d'hypothéquer le navire. Le privilège qu'il possède, entre autre (art. 4, n° 10), est un droit réel qui dérive de la même qualité. Ce privilège est une prescription conservatoire de ses droits vis-à-vis du navire qui est livré. Quant à l'hypothèque, c'est un moyen de crédit que le constructeur pourra employer dans tous les cas, notamment au cas où le navire n'est pas construit pour une personne déterminée (2).

Nous avons dit plus haut (3), qu'à notre avis, il y avait généralement vente à livrer sous condition résolutoire d'essais défectueux et non pas condition suspensive de réussite. Les travaux préparatoires de l'art. 138 se sont placés dans cette dernière hypothèse. Ils ont pris comme point de départ l'arrêt de cassation dont nous avons parlé (4). Il ne s'ensuit, ni que la loi se soit ralliée à cette manière de voir, ni que l'art. 138 n'ait pas une portée plus étendue. Quant à la thèse de l'arrêt de cassation, les travaux préparatoires ne la ratifient nullement, elle est hors du texte et de son objet. Quant à la portée de l'art. 138, elle est aussi générale que son texte le permet. Il faut donc admettre que si l'armateur est propriétaire, il pourra tout aussi bien hypothéquer le navire en construction que le constructeur lui-même. S'il en était autrement du reste, l'art. 138 ferait double emploi avec le privilège n° 11 de l'art. 4 (5) dans toutes les constructions à forfait.

(1) Voir nos 158 et s.
(2) Trav. prépar., *N. B.*, n° 1360.
(3) Nos 158 et s.
(4) N° 161.
(5) Voir Lyon-Caen et Renault, nos 153, 154 et 1629.

351. — Identité du navire en construction. — La loi belge ne contient, sur ce point, aucune garantie pour le créancier. C'est à celui-ci à préciser dans l'acte d'hypothèque la nature du navire et à s'opposer à ce que le navire quitte le chantier avant que les formalités de l'art. 140 soient remplies.

Malgré ces précautions, des fraudes seront possibles tant qu'il n'y aura pas un enregistrement des navires organisé en Belgique (1).

Les travaux préparatoires eux-mêmes le signalent.

352. — Navire en cours de voyage. — Hypothèque éventuelle. — La loi française de 1874 avait imaginé de donner au capitaine en cours de voyage le droit d'emprunter sur hypothèque afin de remplacer le système du prêt à la grosse. Le propriétaire déclarait avant le départ au receveur des douanes la somme à concurrence de laquelle il permettait d'engager éventuellement le bâtiment. La mesure était empruntée au droit anglais. En soi elle était fort louable, mais elle fut accompagnée de formalités qui en rendaient l'exercice difficile. On eut, d'autre part, le tort d'y voir une panacée du crédit naval. La loi de 1885, par un excès contraire, l'a supprimée et la réforme n'a pas passé dans notre législa tion (2). D'autre part, le Portugal a adopté l'innovation (3) que le droit allemand permet également.

353. — Vœux des Congrès. — S'inspirant d'idées analogues, le Congrès de Bruxelles de 1888 a proposé de remplacer l'hypothèque éventuelle par l'hypothèque provisoire et télégraphique, en s'appuyant sur une création de la loi italienne : le télégramme authentique (4).

(1) Voir nos 76*bis* et s.

(2) La vente totale ou partielle d'un navire doit être faite par écrit. Elle ne peut être opposée aux tiers qui ont contracté sans fraude si elle n'est transcrite à la conservation des hypothèques.

Ni l'une, ni l'autre de ces règles n'est applicable aux navires en construction. D'où cette conséquence que le constructeur, après avoir hypothéqué son navire, pourra le vendre sans que rien révèle cette mutation aux yeux des tiers. Mais cette vente n'en laissera pas moins l'hypothèque debout. L'acheteur se mettra à l'abri de tout péril en se faisant délivrer un certificat de non existence d'hypothèque (*N. B.*, no 1360).

(3) Dalloz, *Suppl.*, vo *Dr. mar.*, no 464 ; Jacobs, II, no 552; *N. B.*, no 1377.

(4) Art. 591.

Voici le texte de ce vœu : « Les extraits des actes translatifs et déclaratifs de droits réels concernant les navires, portés au registre à l'époque où, pour la dernière fois, le navire a quitté son port d'attache sont inscrits sur l'acte de nationalité ou sur un certificat lui servant d'annexe. Avant de quitter ce port, le capitaine doit présenter ces documents au conservateur des registres pour qu'il y mentionne ces extraits sous la date de chacun d'eux. »

« Tous actes translatifs de propriété et tous actes constitutifs ou translatifs de droits réels consentis par le capitaine en cours de voyage dans les formes et conditions prescrites par la loi, doivent être passés au consulat du navire ou, à défaut, devant le fonctionnaire compétent pour donner authenticité à ces actes. Ce fonctionnaire fait mention du droit consenti sur l'acte de nationalité ou sur le certificat y annexé : chacune des parties peut lui demander une expédition du contrat intervenu et la faire transcrire sur le registre du port d'attaché; la partie intéressée a le droit de requérir télégraphiquement, à l'intervention du fonctionnaire mentionné ci-dessus, une inscription provisoire à régulariser dans un délai que la loi détermine. » (1)

ARTICLES 139, 140, 141 (2).

Art. 139. — L'hypothèque est rendue publique par l'inscription sur un registre spécial tenu par le conservateur des hypothèques à Anvers.

Art. 140. — Pour opérer l'inscription, il est présenté au bureau du conservateur des hypothèques un des originaux du titre constitutif d'hypothèque, lequel y reste déposé s'il est sous seing

(1) Actes du Congrès de Bruxelles, pp. 412 et 413; conf. aussi JACOBS, II, n° 552.

(2) *Législations étrangères.* — FRANCE : Loi de 1874, art. 6, 7, 8, 9 (abrogés); Loi de 1888, art. 6, 7, 8, 9,33. — Hollande : Art. 309, 315, C. comm. — Code portugais, art. 590 et s. — Codes allemands. — Code civil : 1260 et s. Loi sur les navires de mer du 22 juin 1899. Voir nos 89 et 100.

privé, ou une expédition s'il est authentique. Il y est joint deux bordereaux, dont l'un peut être porté sur le titre présenté. Ils contiennent : 1° les noms, prénoms, profession et domicile du créancier et du débiteur; 2° la date et la nature du titre; 3° le montant de la créance, exprimée dans le titre; 4° les conventions relatives aux intérêts et au remboursement; 5° le nom, l'espèce et le tonnage du navire hypothéqué et la date des lettres de mer s'il en a été délivré; 6° élection de domicile par le créancier dans le lieu de la résidence du conservateur des hypothèques. A défaut d'élection de domicile, toute signification et notification relatives à l'inscription pourront être faites au procureur du roi de l'arrondissement.

Art. 141. – Le conservateur fait mention sur un registre du contenu aux bordereaux et remet au requérant l'expédition du titre s'il est authentique et l'un des bordereaux au pied duquel il certifie avoir fait l'inscription dont il indique la date, le volume et le numéro d'ordre.

354. — Nature de la publicité. — Ce point est celui par lequel la loi hypothécaire se rattache aux systèmes d'enregistrement des navires que nous avons déjà examinés, notamment en ce qu'ils règlent les mutations dans les droits réels qui grèvent les bâtiments. Notre législation n'a pas ordonné ces questions avec le même ensemble que celles de la Grande-Bretagne, d'Allemagne, d'Italie et des Pays-Bas. On avait parlé, dans les travaux préparatoires, de concentrer sur la lettre de mer toutes les mentions du

navire. Cette idée n'a pas été adoptée. On s'est borné à la tenue d'un registre spécial à Anvers. Cette décision est regrettable. Sans un enregistrement sérieux des navires, le crédit réel s'établira difficilement.

355. — Inscription des hypothèques. — Comme pour les hypothèques terrestres, un régime d'inscriptions qui assure leur publicité a été organisé par la loi de 1879. Le conservateur des hypothèques d'Anvers a été chargé de la tenue d'un registre spécial et unique des hypothèques maritimes.

Les formalités de l'inscription sont réglées par les art. 140 et 141 — identiques à l'art. 83 de la loi de 1851 — sauf cette différence que, la constitution d'hypothèques maritimes étant possible par simple acte sous seing privé, un des originaux du titre constitutif demeure, dans ce cas, entre les mains du conservateur des hypothèques.

La publicité n'a pas lieu d'office. Le créancier ou son mandataire même tacite doit présenter, outre son titre constitutif, en original s'il est sous seing privé, en expédition s'il est authentique, deux bordereaux qui contiennent chacun : 1° les noms, prénoms, profession, domicile du créancier et du débiteur; 2° la date et la nature du titre; 3° le montant de la créance exprimée dans le titre avec ses accessoires; 4° les conventions relatives aux intérêts et au remboursement; 5° le nom, l'espèce et le tonnage du navire hypothéqué, la date des lettres de mer, s'il en a été délivré; 6° une élection de domicile par le créancier dans le lieu de la résidence du conservateur des hypothèques, c'est-à-dire à Anvers (art. 140), sinon les significations et notifications seront valablement faites au procureur du roi (id., alinéa final).

En cas de cession de créance, même par voie d'endossement, il doit porter, pour être opposable aux tiers, mention de la date et de la nature du titre du cessionnaire avec indication des noms, prénoms, profession et domicile des parties (1).

Il doit faire au conservateur l'avance des frais (art. 91 de la loi de 1851).

Celui-ci, outre les obligations générales de sa fonction réglées par les art. 124 et suivants de la loi de 1851, doit faire mention du contenu des bordereaux sur le registre spécial et remettre au requérant l'expédition du titre s'il est authentique et l'un des bordereaux au pied

(1) PAND. B., v° *Hyp. mar.*, n°s 245-248.

duquel il certifie que l'inscription est faite; il en indique date, volume et numéro d'ordre.

Il est (art. 148) tenu de délivrer copie des inscriptions ou certificat qu'il n'y en a point.

La sanction de ces formalités est donnée : 1° par l'art. 85 de la loi de 1851. En cas d'infraction, l'inscription subsiste, sauf si des tiers sont lésés; 2° par l'art. 128 de la loi de 1851 sur la responsabilité des conservateurs.

Dans la pratique, le receveur des douanes d'Ostende reçoit les documents qui lui sont remis par les armateurs du littoral et les transmet au bureau des hypothèques à Anvers; ensuite les documents sont renvoyés aux intéressés sans frais, mais la date de l'inscription à Anvers n'est en rien modifiée par celle de la remise des documents à Ostende (1).

356. — Droit comparé. — Dans la plupart des pays, la transcription de l'engagement des navires est réglée par le système d'enregistrement de ceux-ci, organisé par des lois administratives. Il en est ainsi en France (2), en Angleterre (3), en Italie (4), aux Pays-Bas (5), en Autriche-Hongrie (6), dans les pays scandinaves (7), en Espagne (8), en Allemagne (9), en Russie (10). Aux Etats-Unis, le mort-gage est inscrit à ses jour et heure sur le registre du *collector* (11). Aucun acte de vente, gage, hypothèque ou cession d'un navire n'est valable à l'égard de tout autre que le cédant ou la personne conférant l'hypothèque, leurs héritiers et légataires ou les tiers en ayant légalement connaissance si cet acte n'a été enregistré au bureau du *collector* où le navire est enregistré (12). Les lois locales des États peuvent ajouter à ces formalités.

(1) Nyssens et de Baets, *C. L.*, n° 1428; Pand. B., *Hyp. mar.*, n° 304.
(2) Voir n° 79, Fuzier Herman, v° *Hyp. mar.*, n°s 45 et s.; Dalloz, *Suppl.* v° *Droit marit.*, n°s 481 et s.
(3) Voir n°s 78 et 92.
(4) Voir n°s 80 et 96.
(5) Voir n° 83.
(6) Voir n°s 83*bis* et 95.
(7) Voir n°s 85 et s., 93 et s.
(8) Voir art. 14 de la loi de 1893, *R. I. D. M.*, 18e année, p. 587, et n°s 88 et 98.
(9) Voir n°s 89 et 100.
(10) Voir n° 97.
(11) Voir n° 81.
(12) Art. 4192, R. S.

ARTICLES 142, 143, 145.

Art. 142. — Entre les créanciers, l'hypothèque n'a de rang que du jour de l'inscription prise sur les registres du conservateur dans la forme et de la manière prescrite par la loi.

Tous les créanciers inscrits le même jour exercent en concurrence une hypothèque à la même date sans distinction entre celle du matin et celle du soir, quand cette différence serait marquée par le conservateur (1).

Art. 143. — L'inscription conserve l'hypothèque pendant trois ans à compter du jour de sa date. Son effet cesse si l'inscription n'a pas été renouvelée avant l'expiration de ce délai (2).

Art. 145. — L'inscription garantit au même rang que le capital, trois années d'intérêt (3).

357. — Effets de l'inscription. — L'inscription est une mesure conservatoire des intérêts des tiers. Seul l'acte inscrit peut, à compter de sa date, leur être opposé.

L'hypothèque a son rang du jour de l'inscription sur le registre de dépôt du conservateur (4) (art. 142), sans avoir égard à l'heure.

(1) Législations étrangères : Loi française de 1874, art 10, 18 et 27 (abrogés). Loi de 1885, art. 10. Loi de 1887, reproduisant à nouveau, légèrement amendés, les art. 18 et 27 de la loi de 1874. — Droit anglais : *M. Sh. Act,* art. 31. — Code portugais : art. 592. — Code civil allemand : § 1261. — Code argentin : art. 1357 (priorité par heure). Loi espagnole : art. 14 et s.

(2) Législations étrangères : Loi de 1874, art. 11 et 13 (abrogés) ; loi de 1885, art. 11, 13, 38.

(3) Code argentin : art. 1358. — Loi espagnole : art. 10 (deux années),

(4) Laurent, *Principes de droit civil,* XXXI, n° 38.

Ce rang n'est pas fixé *ne varietur*, c'est-à-dire que les conventions des parties peuvent le modifier (1).

Elle donne un droit de suite. Le navire répond de la dette, quel que soit son détenteur (art. 3 de la loi du 21 août 1879) et un droit de préférence (art. 142) qui prend son rang après les privilèges (art. 12 de la loi de 1851).

L'hypothèque ainsi inscrite dure trois ans (2) (art. 143). Avec le capital trois années d'intérêts sont garantis de plein droit (3). Le *dies a quo* n'est pas compté. Pour les immeubles, le délai est de quinze années.

358. — Renouvellement de l'inscription. — L'inscription se renouvelle par l'indication précise de l'inscription précédente (4) (art. 90 de la loi de 1851).

Il y a lieu à renouvellement jusqu'au jour du paiement de la dette et de la vente.

Si la vente est judiciaire, ce moment sera celui où le prix est payé ou consigné (5). Si la vente est volontaire, ce sera celui de la transcription (6).

Contrairement à ce que nous avons vu en matière de privilèges (7), la perte du navire ne met pas fin à l'hypothèque (8). En effet, si la perte est totale et que le droit du créancier est transporté sur l'indemnité d'assurance, celle-ci prend la place de l'objet, mais jusqu'au moment où par le paiement la dette est éteinte, l'inscription doit subsister pour que le créancier puisse exercer sur l'indemnité les droits qu'il eût exercés sur le navire.

Si la perte est partielle et si les indemnités d'assurance sont employées à réfectionner le navire, à plus forte raison, le créancier doit-il conserver son inscription (9). De même pour qu'il puisse exercer ses droits sur les débris.

(1) Cass., 12 nov. 1885, *Pas.*, 85, I, 275. — LAURENT, XXX, n° 548.

(2) LÉGISLATIONS ÉTRANGÈRES : art. 589, 5 années. — En France dix années de durée et deux années d'intérêt. Loi de 1885, art. 11. — Code portugais.

(3) N. B., n° 1367.

(4) N. B., n° 1432.

(5) BEDARRIDE, *Commentaire de la loi de 1874*, n° 201.

(6) VALROGER, n° 1222.

(7) N° 204.

(8) Art. 149.

(9) JACOBS, n°s 539 et 543.

359. — Intérêts accumulés. — Le créancier dont les intérêts se sont accumulés durant plus de trois ans doit-il prendre une inscription nouvelle?

D'après la loi de 1851, il suffirait qu'il prenne une inscription nouvelle pour que l'hypothèque englobe les intérêts supplémentaires (1). La loi de 1879 est plus restrictive. Une inscription ne suffit pas. Il faut une nouvelle hypothèque (2).

360. — Obligations du propriétaire pendant la durée de l'inscription. — Les *Pandectes Belges* disent que le propriétaire a l'obligation de ne pas diminuer la valeur du navire. Si, hors sa faute, le gage devient insuffisant, il peut, soit rembourser sa créance, soit offrir un supplément d'hypothèque (3). C'est exact, mais c'est là une obligation indépendante du droit réel d'hypothèque.

Le propriétaire peut, à cet égard, s'engager de diverses manières, notamment à faire assurer le navire à concurrence du montant de la dette.

ARTICLE 144.

Si le titre constitutif de l'hypothèque est à ordre, sa négociation par voie d'endossement emporte la translation du droit hypothécaire.

La cession de créance inscrite, de même que la subrogation à un droit semblable ne pourra être opposée à un tiers s'il n'est pas fait, en marge de l'inscription, mention de la date et de la nature du titre du cessionnaire avec indication des noms, prénoms, profession et domicile des parties (4).

(1) Art. 87.
(2) Jacobs, n° 540. N. B., n° 1369.
(3) Pand. B., n° 279.
(4) Législations étrangères : Loi française de 1874, art. 12 (abrogé). Loi de 1885, art. 12. Droit anglais : *M. Sh. act.*, art. 37. Codes allemands. Code civil : art. 1270. Code italien : art. 487. Code argentin : art. 1359. Code roumain : art. 498. Loi espagnole : art. 2.

361. — Mutations de l'hypothèque. — Entre parties, les cessions de créance hypothécaire peuvent être faites dans la même forme que la constitution de l'hypothèque. Il serait absurde d'exiger un acte authentique de cession. Vis-à-vis des tiers, l'alinéa 2 de l'art. 144 reproduit simplement l'art. 5 de la loi de 1851. Pour valoir à leur égard, la cession doit être inscrite.

Quant aux autres mutations qui sont de droit civil, donation, succession, testament, ce ne sont pas des subrogations, au sens légal de ce mot. Ce ne sont pas non plus des cessions de créance. Elles sont donc hors de l'art. 144.

Sont-elles soumises à transcription? Non plus. En effet, sont seuls soumis à transcription les actes entre vifs translatifs ou déclaratifs de droits réels immobiliers (1). Or, les navires sont meubles. Quant à l'art. 2 de la loi de 1879, il ne concerne que la vente d'un navire et non la cession des droits dont il est la garantie. C'est une lacune de plus à signaler dans la loi.

362. — Translation des garanties dans le cas d'hypothèque à ordre (2). — Nous avons vu que l'hypothèque peut être créée à ordre (3). Dans ce cas, comment s'opère la translation des garanties de la créance? Il n'est pas nécessaire qu'il y ait d'un côté une créance à ordre, de l'autre un acte d'hypothèque à ordre. Il suffit que la créance principale ait cette forme. L'hypothèque en suit les vicissitudes et se transmet selon les endossements (4).

Mais elle demeure toujours nominative. En cas d'endossement, l'inscription demeure au nom du créancier primitif jusqu'à ce que, par une annotation supplémentaire, le tiers porteur y ait substitué le sien, en marge.

ARTICLE 146.

Les inscriptions sont rayées ou réduites du consentement des parties intéressées ayant capa-

(1) Art. 1er de la loi hyp. de 1851.
(2) Législations étrangères : Angleterre, Pays-Bas.
(3) Voir n° 343.
(4) Art. 26 de la loi du 20 mai 1872.

cité à cet effet ou en vertu d'un jugement passé en force de chose jugée (1).

ARTICLE 147.

A défaut du jugement, la radiation totale ou partielle de l'inscription ne peut être opérée par le conservateur des hypothèques que sur dépôt d'un acte écrit de consentement (2).

362. — Extinction de l'hypothèque maritime. — Outre les modes généraux d'extinction des obligations qui n'ont d'effet qu'entre les parties, il y a lieu, pour effacer l'hypothèque à l'égard des tiers, de procéder à la radiation de l'inscription. La radiation peut être volontaire. Elle se fait du consentement des parties intéressées qui en ont la capacité et par acte écrit (art. 146 et 147). Elle peut être aussi judiciaire si elle a lieu en vertu d'un jugement définitif (art. 146). Elle est enfin totale ou partielle; dans ce cas, elle se nomme « réduction ».

ARTICLE 148.

Le conservateur des hypothèques est tenu de délivrer à tous ceux qui le requièrent, copie des inscriptions subsistantes sur un navire ou un certificat qu'il n'en existe aucune (3).

363. — Délivrance des certificats. — L'art. 148 est

(1) *Législation française :* Loi de 1874, art. 14. Loi de 1885, id.
(2) *Id. :* Loi de 1874, art. 15. Loi de 1885, art. 15.
(3) *Id. :* Loi de 1874, art. 16. Loi de 1885, id.

surabondant. Il fait double emploi avec la loi générale de 1851 sur les hypothèques.

ARTICLE 149.

En cas de perte ou d'innavigabilité du navire, les droits du créancier s'exerceront sur les choses sauvées ou sur leur produit, alors même que la créance ne serait pas encore due (art. 134).

L'inscription de l'hypothèque vaut opposition au payement de l'indemnité d'assurance. Dans le cas de règlement d'avaries concernant le navire, le créancier hypothécaire pourra intervenir pour la conservation de ses droits ; il ne pourra les exercer que dans le cas où l'indemnité en tout ou partie n'aurait pas été ou ne serait pas employée à la réparation du navire (1).

364. — Indivisibilité de l'hypothèque. — C'est là un des principes les plus importants en cette matière. L'objet hypothéqué garantit indivisiblement la dette (2).

365. — Droits du créancier en cas de perte partielle ou de délaissement. — L'hypothèque est indivisible. Si l'objet de l'hypothèque est entièrement détruit, elle disparaît, faute d'objet. Mais si la perte n'est pas totale : s'il reste des débris, si la perte est partielle, et spécialement si le navire devient innavigable, le droit subsiste sur le résidu de l'objet. Quel est le sens du mot « innavigabilité » ? Il s'agit ici de l'innavigabilité absolue mais la règle s'applique *a fortiori* à l'innavigabilité relative.

(1) L., 16 déc 1851, 10. Loi française de 1874 : art. 17 et 26. Loi française de 1885 (articles supprimés).

(2) *Re corporali extincta, pignus hypotheca ve perit*, Dig. L. 8 *Quibus modis pignus*, etc.

Faut-il appliquer l'art. 149 au délaissement? Les *Pandectes Belges* répondent que oui, par analogie de situation (1). Mais en droit strict, il faut répondre non. Le délaissement n'est pas une perte, c'est une transmission de propriété, au même titre que l'abandon. Celui-ci ne touche pas au droit du créancier qui continue à porter sur ce qui reste du navire, sauf à lui à faire opposition entre les mains de l'assureur pour le surplus, conformément à l'art. 10 de la loi hypothécaire.

366. — Opposition au payement de l'indemnité d'assurance. — L'inscription de l'hypothèque vaut opposition au payement de l'indemnité d'assurance. En outre, en cas de règlement d'avaries concernant le navire, le créancier hypothécaire pourra intervenir pour conserver ses droits, et ne pourra les exercer que si l'indemnité n'est pas employée à réparer le navire.

En principe, l'art. 10 de la loi hypothécaire de 1851 dispose que l'indemnité d'assurance ou toute autre indemnité de ce genre doit être affectée au payement de la créance hypothécaire, sauf si elle est appliquée à la réparation de l'objet hypothéqué. L'art. 149 ne fait qu'appliquer cette règle aux navires qui, autrement, tombaient sous l'application de l'art. 8 de la loi de 1874 qui dit que, « en cas d'assurance d'objets mobiliers, le payement de l'indemnité libère l'assureur s'il n'a point été formé d'opposition entre ses mains ».

L'Exposé des motifs de la loi justifie, en termes très nets, la portée de l'art. 149. Nous en reproduisons le texte en note (2).

(1) PAND. B., v° *Hyp. marit.*, n° 391.

(2) L'art. 3 de la loi du 11 juin 1874, sur les assurances, formant le titre X du Code de commerce, porte :

« Les dispositions du présent titre auxquelles il n'est point dérogé par des articles spéciaux sont applicables aux assurances maritimes... »

Un créancier hypothécaire peut donc faire assurer un navire affecté à la sûreté de sa créance, soit au nom de son débiteur (art. 4, loi citée), soit en son nom personnel (art. 6, § 2). Dans ce dernier cas, l'indemnité due à raison du sinistre est subrogée de plein droit, à son égard, au navire assuré qui formait son gage (art. 6, § 3). Toutefois, le contrat d'assurance ne doit jamais perdre son caractère propre de contrat d'indemnité et ne peut devenir une source de lucre. C'est pourquoi l'art. 8 de la même loi a statué que cette assurance n'aura d'effet qu'en tant que le créancier viendrait en ordre utile dans la collocation ou dans la distribution, si la perte du navire hypothéqué n'était pas arrivée. Cette assurance, prise par le créancier hypothécaire sur le bien qui lui sert de gage, ne doit pas, au surplus, être confondue

L'art. 149 ne s'applique qu'au cas de perte ou d'innavigabilité et pour la seule indemnité d'assurance. Il s'ensuit qu'en cas d'indemnités d'abordage ou d'avarie commune, le créancier hypothécaire doit faire une opposition au payement. L'alinéa 2 de l'art. 149 vise cette situation. Le créancier fera valoir ses droits, sur son opposition, par privilège contre l'assureur et réclamera judiciairement une collocation préférentielle.

Si la créance n'était pas encore due, elle devient exigible; le créancier a droit au prix. Un engagement de reconstruire le navire n'a pas

avec l'assurance de la solvabilité du débiteur que l'art. 6. § 1er, autorise également.

Mais quelle sera, en cas de sinistre, la position du créancier hypothécaire dans le cas où le débiteur a fait assurer son navire et dans le cas où lui même, usant de la faculté inscrite dans l'art. 4, l'aurait fait assurer au nom de ce même débiteur? S'il s'agissait d'une hypothèque sur immeubles, la question trouverait sa solution dans l'art. 10 de la loi du 16 décembre 1851 : « Lorsqu'un immeuble, des récoltes ou des effets mobiliers auront été assurés, soit contre l'incendie, soit contre tout autre fléau, la somme qui, en cas de sinistre, se trouvera due par l'assureur, devra, si elle n'est pas appliquée par lui à la réparation de l'objet assuré, être affectée au payement des créances privilégiées ou hypothécaires, selon le rang de chacune d'elles.

« Il en sera de même de toute indemnité qui serait due par des tiers à raison de perte ou de la détérioration de l'objet grevé de privilège ou d'hypothèque. »

Mais le navire, bien que susceptible d'hypothèque, n'en demeurera pas moins meuble, et, d'ailleurs, l'art. 11 de la même loi ajoute immédiatement : « Il n'est rien innové, par le présent Code, aux dispositions des lois maritimes concernant les navires et bâtiments de mer. »

Ce n'est donc pas dans cette disposition que se trouve la solution de la question.

L'art. 7 de la loi sur les assurances fournit une autre réponse : « Lorsque des objets mobiliers ont été assurés, le payement de l'indemnité fait à l'assuré libère l'assureur s'il n'a point été formé d'opposition entre ses mains. »

Cette disposition est applicable aux assurances maritimes : l'art. 3 le dit formellement. L'assureur, si cette disposition est simplement maintenue, n'aura donc pas à se préoccuper des inscriptions hypothécaires qui peuvent exister à charge du navire assuré, il se libérera valablement entre les mains de l'assuré aussi longtemps que le créancier hypothécaire ne lui aura point notifié d'opposition. Cette opposition permet à l'assuré de vaincre la résistance passive de l'assureur qui refuserait de payer, sous le prétexte qu'il pourrait exister quelque créancier légalement subrogé aux droits de l'assuré (Voy. *Docum. parlem.*, Chambre des représentants, 1869-1870, p. 430. et Sénat, 1872-1873, p. 23). Elle présente cet autre avantage de garantir l'assureur contre tout danger de devoir payer deux fois. Il est bien certain qu'en introduisant cette mesure, le législateur n'a nullement entendu supprimer la subrogation légale en matière d'assurance sur meubles. Il a voulu uniquement donner aux intéressés un moyen de se prémunir contre certaines conséquences

l'effet de faire revivre son droit qui a disparu faute d'objet (1). Il faudrait, pour régulariser ce procédé, la constitution d'une hypothèque nouvelle sur navire en construction.

ARTICLES 150 ET 151.

ART. 150.— Le nouveau propriétaire d'un navire hypothéqué qui veut se garantir des poursuites autorisées par l'art. 3 est tenu, avant les poursuites ou dans le délai de la quinzaine à compter de la première sommation qui lui est faite, de notifier à tous les créanciers inscrits, aux domiciles par eux élus dans les inscriptions :

1° Un extrait de son titre contenant la date et la

fâcheuses de cette subrogation. Les documents législatifs en font foi et le texte même ne dit nullement que le payement fait au créancier privilégié de l'assuré ne libérerait pas l'assureur.

Mais il faut reconnaître que le motif qui a fait introduire la formalité de l'opposition dans l'art. 7 de la loi sur les assurances, à savoir l'absence de toute inscription, n'existera pas pour l'hypothèque sur navires. Celle-ci sera inscrite de la même manière que l'hypothèque sur immeubles et l'on pourra, avec une égale facilité, faire constater, à l'aide d'un certificat, la situation hypothécaire d'un navire et celle d'une maison ou d'un bien rural.

D'autre part, alors qu'il est si facile et si peu dispendieux pour l'assureur de se garantir complètement en ne payant que moyennant la production d'un certificat hypothécaire, il serait peu équitable d'astreindre le créancier hypothécaire, dont le droit est public, à des notifications souvent onéreuses. Il pourra même être difficile sinon impossible au créancier hypothécaire de remplir cette formalité, car, suivant l'observation consignée au rapport de la loi française, en matière d'assurance maritime, les risques sont ordinairement divisés et un grand nombre d'assureurs concourent à la même police.

Ces considérations doivent faire écarter l'opposition prévue par l'art. 7 de la loi sur les assurances. Les craintes manifestées par les assureurs français paraissent, d'ailleurs, généralement exagérées.

Nous proposons, en conséquence, pour dissiper les doutes prévus par la commission spéciale, d'ajouter à l'art. 17 le paragraphe suivant :

« L'inscription de l'hypothèque vaut opposition au payement de l'indemnité d'assurance. » (*N. B.*, n° 1373.)

(1) JACOBS, t. II, nos 549 et s.

qualité de l'acte, la désignation des parties, le nom, l'espèce et le tonnage du navire, le prix et les charges faisant partie du prix, l'évaluation de la chose si elle a été donnée ou cédée à tout autre titre que celui de vente;

2° Indication de la date du volume et du numéro de la transcription;

3° Un tableau sur trois colonnes, dont la première contiendra la date des inscriptions, la seconde, le nom des créanciers, et la troisième, le montant des créances inscrites (1).

Art. 151. — Le nouveau propriétaire déclarera par le même acte qu'il acquittera les dettes et charges hypothécaires jusqu'à concurrence du prix ou de la valeur déclarée, sans déduction aucune au profit du vendeur ou de tout autre.

Sauf disposition contraire dans les titres de créances, il jouira des termes et délais accordés au débiteur originaire et il observera ceux stipulés contre ce dernier.

Les créances non échues qui ne viennent que pour partie en ordre utile seront immédiatement exigibles vis-à-vis du nouveau propriétaire, jusqu'à cette concurrence, et pour le tout à l'égard du débiteur (2).

(1) 3,151. — L., 16 déc. 1851, 110. — Loi française de 1874 : art. 19. — Loi de 1885 : art. 18.

(2) 150. — L., 16 déc. 1851, 113. — Loi française de 1874 : art. 20. — Loi de 1885 : art. 19.

367. — Qu'est-ce que la purge? — Les créances privilégiées et hypothécaires ont droit de suite sur le navire et, par suite de la préférence, passent les premières. Le nouveau propriétaire d'un navire y est donc soumis. S'il veut que le bien qu'il achète devienne libre, il a à sa disposition, d'une part, la vente judiciaire ou la vente volontaire spéciale de l'art. 6 pour débarrasser la propriété des privilèges, d'autre part, le délaissement de la loi hypothécaire de 1851 (1), et les art. 150 et suivants pour la dégrever des hypothèques, Cette dernière procédure s'appelle procédure de *purge*.

On appelle droit de purge, d'une part, le droit du nouveau propriétaire de libérer le navire des droits réels compétant à des tiers par une répartition du prix d'achat entre les titulaires de ces droits et, d'autre part, le droit de ceux-ci de requérir cette libération.

368. — Qui a ce droit? — Tout nouveau propriétaire, peu importe la nature de son titre. Celui-ci doit-il être constaté par écrit, et doit-il être transcrit? Nous avons vu qu'aucune disposition légale ne soumettait toutes les transmissions quelconques de propriété à pareil régime, mais seulement les ventes volontaires et que, en matière de dérogations au droit commun, on ne pouvait pas étendre les termes légaux au delà de leur sens normal et précis. Il faut donc conclure que la transcription de l'acte écrit ne concerne que les ventes volontaires. Mais la question est controversée. On objecte que le 2° de l'art. 150 fait de cette formalité une condition indispensable. Il suffit de répondre que cette condition ne vise que la vente volontaire et n'est pas nécessaire aux autres mutations de propriété. Cependant il est plus prudent d'éviter la difficulté, et de procéder à la transcription dans tous les cas où elle n'est pas impossible.

Les créanciers peuvent également être titulaires de ce droit, en tant qu'ils peuvent requérir du nouveau propriétaire la libération du navire.

(1) Art. 102 (ancien 2172).

369. — La purge est-elle possible en tout temps? — Tant que le nouveau propriétaire n'est l'objet d'aucune poursuite de la part des créanciers inscrits, la purge lui est facultative. Dans le cas contraire, il a, sous peine de déchéance, quinze jours pour en commencer la procédure, à dater de la première sommation de payer ou de délaisser, lui faite par acte d'huissier (1). A ne suivre que les principes, ce délai devrait être augmenté à raison des distances (2). Mais l'art. 150 ne fait que reproduire l'art. 110 de la loi de 1851 dans laquelle le délai est de rigueur. Il faut donc déroger aux principes (3).

370. — Sous quelles formalités? — Elles sont réglées par les art. 150 et 151 et ont pour but de renseigner exactement les créanciers inscrits sur les conditions dans lesquelles la mutation de propriété a eu lieu, et quel en est l'émolument. Le nouveau propriétaire doit notifier à tous les créanciers inscrits, à leur domicile élu dans les inscriptions, trois renseignements, portant le premier sur son titre de propriété, le second sur sa transcription, le troisième sur les droits des cocréanciers inscrits, c'est-à-dire un relevé de la situation hypothécaire du navire.

En outre, le propriétaire doit s'engager à acquitter ces dettes et charges inscrites jusqu'à concurrence de la valeur déclarée ou du prix.

371. — Quels sont les créanciers que touche la procédure de purge?

L'art. 150 confère ce droit à tout propriétaire d'un navire hypothéqué et comprend dans les notifications tout créancier inscrit. Cela est net. On soutient cependant que la purge est applicable aux privilèges comme aux hypothèques, sous prétexte que la purge doit être une procédure d'ensemble liquidant toutes les dettes du navire (4). Il n'est pas douteux que tel devrait être son rôle et il est souhaitable qu'on réforme la loi en ce sens. Mais les principes courants sur l'interprétation légale ne permettent pas une solution semblable. Elle serait incohérente. La loi dit « créanciers inscrits ». Or, la plupart des privilèges, et les plus respectables ne sont pas inscrits. Ce serait

(1) Pand. B., v° *Hyp. mar.*, n°s 322 et s.; Jacobs, II, n° 553.
(2) Valroger, n° 1269. Desjardins, n° 1253.
(3) N. B., n° 1375. Jacobs, n° 554. Laurent, XXXI, n° 418.
(4) Jacobs, n° 53, p. 72.

donc étendre la purge à certains privilèges seulement. Pourquoi ? On répond que l'acheteur qui peut avoir intérêt à dégrever son navire entièrement, notifiera dans ce cas l'aliénation à tous les titulaires de droits réels. On soumettrait donc la procédure de purge à son bon plaisir. Cette solution est inacceptable. Il faut donc écarter des créanciers inscrits de l'art. 150, le vendeur impayé et le créancier gagiste. La purge ne leur est pas applicable.

372. — Effets de la purge. — La distribution du prix éteint les hypothèques inscrites. Les créanciers qui ne viennent pas utilement n'ont plus qu'un droit d'obligation. S'il y a terme, il faut distinguer si le prix suffit à payer la créance ou non. Dans le premier cas, le prix est consigné jusqu'au terme. Dans le second cas, toute la créance devient exigible; l'acquéreur paie la partie distribuée, le vendeur reste tenu du surplus (1).

ARTICLES 152, 153, 154.

ART. 152. — Tout créancier inscrit peut requérir la mise du navire aux enchères, en offrant de porter le prix à un vingtième en sus.

Cette réquisition sera signifiée au nouveau propriétaire dans les quinze jours au plus tard de la notification faite à la requête de ce dernier.

Elle contiendra assignation devant le tribunal de commerce du lieu où se trouve le navire, ou, s'il est en cours de voyage, devant le tribunal de commerce du port d'armement pour voir ordonner qu'il sera procédé aux enchères requises (2). — 151, 153.

ART. 153. — En cas de revente par suite de

(1) JACOBS, II. n° 555; PAND. B., *verbo cit.*, n°s 341 et s.

(2) L., 16 déc. 1851, 115. *Législation française :* Loi de 1874, art. 21, 22; Loi de 1885, art. 20, 21.

surenchère, elle aura lieu suivant les formes établies pour les ventes sur saisie (1). — 152.

ART. 154. — La réquisition de mise aux enchères n'est pas admise en cas de vente judiciaire (2). — 152.

373. — De la mise aux enchères. — Jusqu'à présent, le droit des créanciers se bornait à une sommation faite au nouveau propriétaire de procéder à la purge. L'objet de leur droit, c'était le prix, substitué au navire. Mais il peut se faire que le prix soit frustratoire de leurs droits. Aussi, en dehors du cas de vente judiciaire, où la loi sauvegarde les droits de tous, la loi donne un droit de contrôle aux créanciers inscrits (3). Ils peuvent requérir la mise en vente judiciaire, mais comme cette mesure est de nature à discréditer le navire, ils n'ont ce droit qu'à la condition d'offrir ou de faire offrir de porter le prix à un vingtième en sus de l'évaluation du nouveau propriétaire, charges comprises. La loi n'exige pas de caution en cette matière, contrairement à la purge de l'hypothèque terrestre (4).

374. — Quelles sont les formalités ? — Les créanciers ont un délai de quinze jours pour signifier leur réquisition de mise aux enchères au nouveau propriétaire; ce délai court à partir de la notification qu'il leur a faite. Elle contient assignation devant le tribunal de commerce d'avoir à procéder aux enchères. Le tribunal compétent est celui du port d'armement. Si le navire est dans les eaux belges, ce sera celui de l'endroit où il se trouve, ajoute la loi. Mais si le navire est à l'étranger, peut-on procéder conformément à l'art. 152 ? On

(1) L., 16 déc. 1851, 117; Comm. anc., 197, 215; Loi française de 1874, art 23; Loi de 1885, art. 22.

(2) Loi française de 1874, art. 24; Loi de 1885, art. 29.

(3) PAND. B., *verbo cit.*, n°s 360 et s.

(4) Art. 115, n° 5 (ancien 2185).

répond affirmativement s'il est belge, négativement s'il est étranger (1). Un navire étranger qui est à l'étranger ne peut être mis aux enchères en Belgique. Est-ce exact? Vis-à-vis du droit belge, en aucune façon. On peut purger un navire comme on peut l'aliéner. Il n'est pas nécessaire d'en avoir la détention. Le créancier hypothécaire suit le navire partout où il voyage. S'il y a un nouvel acquéreur, il pourra l'assigner pour la purge et requérir la mise aux enchères. La loi ne distingue pas si le navire est étranger ou national ou s'il est ou non dans les eaux belges. Ce n'est qu'en droit international et s'il y a conflit de lois que la solution pourra varier (2).

La revente a lieu, si le tribunal l'ordonne, suivant les art. 197 à 215 de l'ancien Code de commerce (3).

La vente judiciaire du navire purge par elle-même les hypothèques. La surenchère est une arme donnée aux créanciers dans les cas d'aliénation volontaire seulement (4). On comprend donc que la réquisition de mise aux enchères ne sera pas admise en cas de vente judiciaire.

ARTICLE 155.

ART. 155. — Faute par les créanciers de s'être réglés entre eux à l'amiable dans le délai de quinzaine pour la distribution du prix offert par la notification ou produit par la surenchère, il y est procédé dans les formes établies en matière de saisie (5).

375. — **Comment se fait la distribution?** — Elle a lieu à due concurrence entre les créanciers inscrits. Les frais et loyaux coûts du titre d'acquisition de l'ancien propriétaire, de la transcription et de la purge sont à la charge de l'adjudicataire.

L'adjudicataire devra-t-il faire transcrire son titre? Ce sera prudent.

(1) JACOBS, n° 557; t. II; PAND. B., v° *Hyp. mar.*, n°s 365 et s.
(2) Voir § 8.
(3) Voir § 9.
(4) JACOBS, t. II, n°s 559 et s.
(5) L., 15 août 1854, 102; Loi française de 1874, art. 24; Id. de 1885, art. 29.

On soutient, en effet, que l'art. 2 de la loi maritime s'applique à toutes les transmissions quelconques de propriété (1). Cependant, l'expression « vente volontaire » dont se sert la loi permet d'émettre un doute. La purge est-elle une vente volontaire? Il faut répondre affirmativement. Si la purge est une vente contrôlée par justice, ce n'est pas à proprement parler une vente judiciaire (2). On n'entend sous cette expression que les ventes forcées.

On remarquera la différence de régime entre les créanciers privilégiés et hypothécaires. La vente volontaire éteint les privilèges sous condition d'observer des formalités et une publicité particulières qui n'existent pas pour les hypothèques (3).

Le prix de la vente, ou en cas de surenchère, de la revente, peut être réparti à l'amiable. En cas de désaccord, on procède comme en matière de saisie, dit l'art. 155, c'est-à-dire qu'on observe les règles de collocation relatives aux créanciers privilégiés dans les ventes forcées. Les créanciers privilégiés conservent leurs droits sur le prix tant qu'il n'a pas été payé. L'inscription de l'hypothèque vaut opposition à tout payement. Les créanciers hypothécaires sont donc, à ce point de vue, mieux protégés que les privilégiés, puisque ceux-ci doivent faire opposition au payement pour conserver leur droit.

Le délai de quinzaine dont parle l'art. 155 court, soit à dater de la revente, soit de l'expiration du délai d'option des créanciers.

376. — Du délaissement d'un navire hypothéqué. — La loi maritime est muette sur ce point. Mais la loi hypothécaire générale (art. 100 et s.) permet le délaissement à tous les tiers détenteurs qui ne sont pas personnellement obligés à la dette et ont la capacité d'aliéner. Est-elle applicable aux navires (4)? Lors de l'introduction dans notre loi de l'hypothèque maritime, il a été répété que les dispositions de la loi de 1851 auxquelles il n'était pas dérogé par la loi de 1879 et qui étaient compatibles avec les choses maritimes, s'appliqueraient aux navires. Si

(1) Voir n° 178.
(2) Voir numéro suivant.
(3) Voir n°s 321 et s., art. 6.
(4) PAND. B., v° *Hyp. mar.*, n° 309.

la loi de 1879 avait touché ce point, ses dispositions spéciales prendraient la place du droit commun hypothécaire. Mais elle n'a point disposé là-dessus. En outre, rien n'est plus maritime que le délaissement. L'applicabilité de la loi hypothécaire est donc certaine.

377. — Où et comment se fait le délaissement. — Les articles de la loi générale exposent les formalités nécessaires. Le délaissement, dit l'art. 102, se fait au greffe du tribunal de la situation des biens. Comment cette disposition s'applique-t-elle aux navires qui sont meubles ? Est-ce l'endroit où le navire se trouve, son port d'attache, ou le lieu de l'inscription, c'est-à-dire Anvers où se tient le registre des hypothèques maritimes ? Le seul endroit qui réponde à la loi hypothécaire, c'est le port d'attache. C'est là où, légalement, le navire est cadastré. Le choix de la localité où siège le conservateur des hypothèques est sans pertinence avec la *lex rei sitoe* (1). Le tribunal donne acte du délaissement au détenteur et sur pétition du plus diligent des intéressés, il donne au navire délaissé un curateur contre lequel la vente du navire est poursuivie dans les formes prescrites pour les expropriations.

Le navire doit-il se trouver réellement au port d'attache pour que le délaissement soit possible ? Pourquoi ?

On répond que le délaissement implique une tradition réelle (2). C'est inexact. Le délaissement n'est qu'un abandon de la détention. Le délaissant demeure, en effet, propriétaire jusqu'à l'adjudication. Il peut, jusqu'à ce moment, revenir sur sa décision (art. 101) en payant toute la dette et les frais. La perte du navire dans l'intervalle est à sa charge, puisqu'il est demeuré propriétaire. Il a droit à l'excès du prix sur les charges et peut jusqu'à l'adjudication en consentir de nouvelles. La tradition n'a donc lieu que par l'adjudication.

378. — Qui peut délaisser. — Le tiers détenteur, à condition qu'il ne soit pas obligé personnellement à la dette et qu'il ait la capacité d'aliéner. Le délaissement lui est possible, même s'il a reconnu l'obligation ou subi condamnation en cette qualité seulement. Jusqu'à

(1) *Contra :* PAND. B., v° *Hyp. mar.*
(2) PAND. B., v° *Hyp. mar.*, n° 312.

l'adjudication, le tiers détenteur peut reprendre l'immeuble, en payant la dette et les frais.

La raison pour laquelle le tiers détenteur ne peut délaisser s'il est débiteur personnel, est facile à saisir. Il pourrait par ce moyen se libérer du recours contre la généralité de ses biens. La caution personnelle, le débiteur solidaire, les héritiers et successeurs universels et à titre universel, la femme commune en biens, sont dans ce cas.

La question de savoir si l'acquéreur qui s'engage à payer les créanciers inscrits, devient débiteur personnel, et est privé du droit de délaisser, est controversée (1). Nous pensons, avec la majorité des auteurs et des décisions, que si l'acquéreur est actionné par la voie de l'action hypothécaire, il peut délaisser.

Quant à la capacité d'aliéner, il est vrai de dire que le délaissement n'est pas une aliénation, puisque c'est l'adjudication qui transfère la propriété ; mais comme c'est un pas décisif vers l'aliénation, on comprend que la loi ait exigé ce supplément de garantie. Ainsi le mineur, l'interdit, les envoyés en possession, le négociant failli, le curateur à une succession vacante, sont hors ce droit.

379. — Régime des bateaux d'intérieur. — Projet de loi. — Les bateaux d'intérieur ne peuvent être hypothéqués puisque ce ne sont pas des navires de mer et que, seuls, ceux-ci sont susceptibles d'hypothèque (2). Nous avons vu d'autre part, qu'ils peuvent être donnés en nantissement (3). Un projet de loi a été déposé que nous avons signalé plus haut (4). Il crée des privilèges fluviaux (art. 14 et 15) et institue une hypothèque (art. 16 et s.). Il étend aux bateaux la plupart des articles relatifs à l'hypothèque maritime (5).

(1) Lepinois, *Privil et hyp.*, t. VI.
(2) Cf. n° 347.
(3) Nos 281 et s. et 286.
(4) N° 103.
(5) Conf. *Bulletin de l'Association belge pour l'unification du droit maritime*, octobre 1899.

§ 8. — CONCOURS DES DROITS RÉELS. — DROIT COMPARÉ ET CONFLITS DE LOIS.

A. — Concours des droits réels en Belgique.

380. — Quel est le classement des droits réels? — C'est une des questions les plus compliquées du droit. Nous venons de passer en revue quels sont les droits réels qui sont susceptibles de concourir. Examinons quels peuvent être leurs rapports de préférence.

Rappelons tout d'abord les principes en cette matière. Nous avons vu que le droit de préférence avait sa source dans la loi. L'ordre des préférences dépend également de la loi.

A défaut d'indication expresse dans la loi, intervient le principe que les frais faits pour la conservation de la chose sont privilégiés sur les créances dont ils ont conservé le gage (art. 20 de la loi hyp. de 1851) (1).

Il faut également ne pas perdre de vue que les privilèges sont de stricte interprétation, tant pour leur existence que pour leur ordre. A cet égard, l'art. 46 de la loi hypothécaire (Code civil, 2119) rappelle encore qu'il n'y a pas de droit de suite sur les meubles, sauf dérogation de la loi.

(1) *Les principes du droit romain* sont analogues. Dig. XLII, titre V, loi 32. Privilegia non extempore œstimantur sed ex causa. Livre XX, titre IV, lois 5 et 6. (De pecunia credita in rem conservandam.) Posterior potior est priori si in rem conservandam impensum est.

Concours et classement
des privilèges et hypothèques maritimes entre eux.

ARTICLE 4, ALINÉAS 1 et 17.

Sont privilégiées, dans l'ordre où elles sont rangées, les créances ci-après :

1°.....; 2°.....; 3°.....; 4°.....; 5°.....; 6°.....; 7°.....; 8°.....; 9°.....; 10°.....; 11°.....; 12°.....; 13°.....; 14°.....; 15°.....

Les créanciers compris dans chacun des numéros du présent article viendront en concurrence et au marc le franc, en cas d'insuffisance de prix.

381. — Classement des privilèges sur le navire d'après leur cause. — On peut les classer eu égard à leur cause. — Il en existe alors trois classes, et les justifier par trois ordres de considérations :

1. — Les privilèges qui ont leur cause dans les finances publiques. *Privilèges fiscaux :* taxes, frais de justice, etc.

2. — Les frais conservatoires sauvegardent le bien des autres créanciers. D'où les *Privilèges conservatoires :* Entretien du navire depuis son entrée dans le port.

3. — Des considérations de moralité, de protection et d'ordre public. *Privilèges de protection sociale :* Créances des loyers de l'équipage, du sauvetage et de l'assistance maritime.

382. — Nombre excessif de privilèges. — Privilèges abusifs. — Le nombre excessif des privilèges de la loi belge fait qu'il est assez difficile de classer tous les privilèges dans les catégories que nous venons d'indiquer. Ceux qui n'y rentrent pas aisément sont précisément des privilèges abusifs. Le projet de loi sur l'hypothèque fluviale les a écartés comme inutiles pour la navigation intérieure.

383. — Ordre chronologique renversé. — La loi classant les privilèges d'une manière absolue, l'ordre chronologique n'intervient

que si elle le consacre expressément. Et il faut remarquer qu'il est renversé. Les créances les plus récentes ayant contribué à conserver les plus anciennes, passent alors à titre de frais conservatoires, avant elles. C'est ce que Emérigon exprimait en disant : *Sic erunt novissimi primi, et primi novissimi.*

Ainsi les loyers et gages des matelots sont postérieurs en date et aux sommes prêtées au capitaine et aux sommes dues aux fournisseurs du navire; aussi passent-ils avant ceux-ci.

Il n'y a qu'un seul cas où l'ordre chronologique renversé vient déranger la fixité des rapports des privilèges entre eux. C'est le cas du dernier alinéa de l'art. 4 en matière de prêts à la grosse (1).

384. — Le dernier voyage. — On peut également les classer suivant qu'ils concernent ou non le dernier voyage (2).

Ce sont : 1° Les frais et indemnités dus à l'occasion du sauvetage et de l'assistance maritime (n° 6).

2° Le loyer des gens de mer (n° 7).

3° Les sommes prêtées au capitaine et le remboursement des marchandises vendues, le tout pour les besoins du navire (n° 8).

4° Le montant des primes d'assurance au voyage (n° 12).

Il est malheureusement difficile d'entendre exactement ce que signifie le dernier voyage. Ces mots comprennent certainement l'aller et le retour, mais à quel endroit et à partir de quel moment? Est-ce du voyage réel qu'il s'agit ou bien des expéditions du navire? La loi n'a pas fixé ce point important. Aussi la question est controversée (3) et le sens de ces mots varie suivant les cas.

La règle la plus sûre est celle qui définit le voyage d'après les expéditions délivrées avant le départ, et qui fixe l'aller et le retour d'après le port d'attache (4).

385. — Concours entre créanciers de même rang. — D'après l'art. 4, al. 17, comme d'après l'art. 191 du Code de commerce français, al. 13, les créanciers compris dans chacun des numéros du

(1) Voir n°s 297 et s.

(2) Cette distinction est capitale en Droit allemand.

(3) Bédarride, n° 588. Alauzet, n° 1809. Demangeat, IV, n° 279. Boistel, n° 1227. Lyon-Caen et Renault, t. VI, n° 1482. Jacobs, n° 31. Desjardins, n° 137.

(4) Pour les loyers et gages des marins les dates sont fixées, voir n°s 227 et s.

présent article viendront en concurrence et au marc le franc en cas d'insuffisance du prix (1).

386. — Concours des privilèges terrestres et maritimes. — Le principe de la séparation entre la fortune de terre et la fortune de mer pour les propriétaires de navires ou armateurs, dont la conséquence essentielle est le droit d'abandon, ne se manifeste point dans la matière des privilèges. Il peut donc se faire que, à la mort du propriétaire, le navire soit grevé non seulement de ses charges maritimes, mais des suites réelles des dettes terrestres du défunt. C'est une regrettable lacune. En effet, le concours des privilèges civils et maritimes alourdit d'autant les chances d'hypothéquer le navire que ses sûretés sont plus aléatoires.

387. — Travaux préparatoires. — Le Code civil ne déterminait pas le rang des privilèges. Il se bornait à dire (art. 2096) : « Entre les créanciers privilégiés, la préférence se règle par les différentes qualités des privilèges. » Mais il ne fournissait aucune indication sur ces qualités. C'était au magistrat à les apprécier. Le système était équitable, mais funeste au crédit qui se trouvait perpétuellement devant des situations indécises. Le concours était particulièrement controversé en matière de privilège sur les meubles. La loi belge de 1851 a innové sur ce point.

Voici en quels termes la commission spéciale chargée de préparer cette loi s'exprimait : « La commission avait le choix entre deux opinions respectables. Devait-elle donner la préférence aux privilèges généraux sur les privilèges spéciaux en adoptant l'opinion des jurisconsultes Malleville, Tarrible, Grenier, Favart de Langlade et Troplong qui prétendent que ces privilèges sont basés sur des considérations de haute moralité, tandis que les privilèges spéciaux ne sont fondés que sur des raisons de crédit particulier et que ce qui est préféré dans l'ordre moral et dans l'ordre public doit également obtenir la préférence dans l'ordre légal? C'est là le système que paraissent avoir suivi le Code bavarois et le Code prussien. Ou bien la commission devait-elle préférer les privilèges spéciaux aux privilèges généraux avec les jurisconsultes Persil, Pigeau et Dalloz qui soutiennent que celui qui a un privilège spécial n'a consenti à devenir créancier que sous la con-

(1) Exception pour les concours de prêts à la grosse (cf. nos 297 et s. et 383 *in fine*).

dition d'une garantie spéciale et assurée dont il serait injuste de le priver...

» La commission n'a adopté d'une manière absolue, ni l'un ni l'autre de ces systèmes. Il est impossible de décider la question de préférence entre les privilèges par la seule considération soit de la généralité des uns, soit de la spécialité des autres. »

Elle donna donc la préférence tantôt aux uns, tantôt aux autres.

388. — Ordre des privilèges. — L'art. 21 de la loi hypothécaire fait passer avant tout les frais de justice faits dans l'intérêt des créances primées.

L'art. 22 de la loi hypothécaire et l'art. 4 de la loi de 1879 sont basés sur l'idée que les frais conservatoires priment ce qu'ils ont conservé et sont primés par ce qui les a conservés.

En outre, les privilèges généraux entre eux et les spéciaux entre eux se priment dans l'ordre de la loi.

En cas de concours entre privilèges généraux et spéciaux, les frais de justice passent les premiers, puis, en cas de funérailles, les frais conservatoires postérieurs aux funérailles et les frais funéraires et de dernière maladie. Viennent alors tous les privilèges spéciaux, ceux de la loi maritime en premier lieu, puis ceux institués soit par des lois particulières, soit par la loi de 1851. Puis les autres privilèges généraux, enfin les créanciers hypothécaires (1).

Les privilèges immobiliers ne sont jamais en question, les navires étant meubles.

389. — Les hypothèques viennent au dernier rang. — Il est indiscutable que les privilèges maritimes priment les hypothèques (2).

Les privilèges de droit civil tant généraux que spéciaux passent également avant les hypothèques. Celles-ci ne priment donc que les créances chirographaires.

(1) Jacobs, n° 37.

(2) Trib. civ. Anv., 30 juillet 1887. *J. A.* 1887, I, 378. Trav. prép., séance de la Chambre des Représ. du 6 février 1877. *Annales*, p. 361. N. B. n° 1284.

390. — Qui passe le premier, du créancier gagiste ou du créancier hypothécaire? — Le créancier gagiste jouit d'un privilège de droit civil. Le créancier hypothécaire d'un droit de préférence spécial qui ne prend naissance qu'après l'épuisement des privilèges maritimes d'abord, civils et commerciaux ensuite. Son droit est donc, à le prendre strictement, subordonné à celui du créancier gagiste.

Mais cette solution offre de graves inconvénients. Qu'on imagine un débiteur hypothécaire donnant le navire en nantissement. Le créancier gagiste n'aurait qu'à faire transcrire l'acte conformément à l'article 1er de la loi du 5 mai 1872 et à l'art. 2 de la loi de 1879 (1) et il serait investi d'un droit préférentiel à tous les créanciers hypothécaires antérieurs qui seraient frustrés de leur garantie. Telles sont les conséquences de la confusion entre les fortunes de terre et de mer. Si le gage était civil, ce serait pis encore, puisqu'il n'y aurait pas même la formalité d'une transcription.

B. — Droit comparé.

391. — Caractère des droits réels maritimes. — Il n'est pas aisé, dans une matière aussi compliquée que celle des privilèges et hypothèques, de présenter un tableau complet et parfaitement exact des différentes législations. Il n'est pourtant pas sans intérêt de tenter cette esquisse de droit international.

Nous allons donc signaler quel est le système général de chacune des législations en cette matière, mais avant d'aborder cet exposé, il est utile de rappeler que les privilèges et les hypothèques ne sont qu'une des faces du crédit maritime réel.

On appelle crédit réel les avances ou facilités accordées par un créancier à son débiteur moyennant la garantie d'un droit réel.

Ce droit réel peut être *légal*; par exemple les privilèges;

(1) Desjardins, I, n° 170. Valroger, n° 87. Lyon-Caen et Renault, n° 1718, t. VI.

il peut être *conventionnel;* par exemple les gages. Il peut consister dans une *mesure d'exécution* prise par le créancier sous sa responsabilité; par exemple les saisies, les actions *in rem* en droit anglais. Il peut amener une *rétention légitime* de l'objet ou une *mise sous séquestre ou en mains tierces* comme, en matière de fret, le droit du capitaine sur les marchandises. Il peut amener un *droit préférentiel* comme en matière de privilèges et d'hypothèques. Il peut enfin avoir pour objet soit *le Navire*, soit *le Fret*, soit *la Cargaison*.

Cet ensemble d'institutions juridiques qui constitue le crédit réel maritime est traité par les diverses législations de façon très différente. Quelqu'intérêt qu'il y ait à les grouper en un seul corps de textes, aucune n'y procède avec un parfait ensemble, sauf peut-être la législation italienne.

Les dispositions légales sont disséminées. Les unes prennent place dans le contrat d'affrètement, les autres dans la propriété des navires ou dans le contrat qui lie l'équipage. Pareille dispersion est regrettable et le sujet gagnerait en clarté si quelque unité présidait à leur examen.

392.— En France. — Rappelons que les navires y sont meubles.— 1. La loi établit un droit de suite privilégié pour un certain nombre de créances *sur le Navire* limitativement indiquées dans l'art. 191 du Code de commerce français, avec cette particularité qu'en France *toutes les créances sur le navire ont droit de suite sur lui, fussent-elles chirographaires*, qu'en Belgique le privilège seul emporte droit de suite.

2. La loi règle le rang et l'ordre de ces privilèges d'*une manière absolument fixe* (1).

(1) En voici le tableau comparatif et détaillé.

Art. 4 de la loi de 1879.	Art. 191 du Code de commerce français.
1° Idem.	1° Idem.
2° Les droits de navigation établis con-	2° Les droits de pilotage, tonnage,

Ils sont au nombre de 11 en France (15 en Belgique).

3. Ils se répartissent en quatre catégories.

a) Les frais de justice et de conservation dans le port (nos 1 à 5 en Belgique, 1 à 5 en France).

b) Les débours du dernier voyage (nos 6, 7, 8 et 12 (Belgique), nos 6, 7 à 10 (France).

c) Les débours relatifs à la construction et l'équipement, nos 9 à 11 (Belgique), nos 8 et 9 (France).

d) Les créances diverses. Dommages-intérêts, prix du navire, prime d'assurances, nos 12 à 15 (Belgique). nos 10 et 11 (France).

4. Cet ordre est *fixe*, c'est-à-dire que l'ordre chronologique des créances ne joue aucun rôle, mais leur *nature* seulement. Tous les créanciers rangés sous un même numéro viennent en concours au marc le franc, sauf le cas des prêts à la grosse où le dernier prime les précédents (art. 159 de la loi belge, art. 323 de la loi française).

5. Le *Fret* n'est pas compris dans l'objet des privilèges sur le navire. Cependant outre le navire certaines créances sont privilégiées

formément à la loi *ainsi que les frais de remorquage.*

3° Idem.

4° Idem.

5° Idem depuis son entrée dans le port.

6° *Frais et indemnités dus à l'occasion du sauvetage et de l'assistance, etc.* (Manque à l'art. 191 du Code de commerce mais est consacré par la Jurisprudence en application de l'art. 2102, n° 3 du Code civil.)

7° Gages, etc... — Employés *depuis l'ouverture du dernier rôle de l'équipage quel que soit le mode de rémunération de leurs services.*

8° Correspond au 7° et au 9° français.

8° Les sommes prêtées au capitaine (Voir le 7° français; voir le 8°, 9°, 10° belges).

cale, amarrage, et bassin ou avant-bassin.

3° Idem.

4° Idem.

5° Idem *depuis son dernier voyage* et son entrée dans le port.

6° Les gages et loyers du capitaine et autres gens de l'équipage employés au dernier voyage (en Belgique, n° 7).

7° Les sommes prêtées au capitaine pour les besoins du bâtiment pendant le dernier voyage et le remboursement des marchandises par lui vendues pour le même objet.

8° Les sommes dues au vendeur, aux fournisseurs et ouvriers.

9° Les sommes prêtées à la grosse sur le corps, quille, agrès, apparaux, radoub, victuailles, armement et équipement *avant le départ du navire.* (Abrogé par les lois du 10 décembre 1874, art. 27, et 10 juillet 1885, art. 39.)

Cette dernière loi qui, organise l'hy-

par la loi maritime *sur le fret seul.* Ainsi le fret à la grosse (loi belge, art. 157, loi française, art. 315) et les gages des marins (art. 63, loi belge, art. 271, Code français).

En outre les *privilèges généraux du droit civil* (art. 19 et 21 de la loi belge de 1851; art. 2101 et suiv. de la loi française) ressaisissent leur empire. Le fret est un objet mobilier. Ici le classement n'a plus, par une anomalie, la fixité de celui des privilèges sur le navire. L'ordre des créances est abandonné au juge qui se guidera par le principe que les frais conservatoires passent avant les créances qu'ils contribuent à conserver.

6. *Le Chargement* ou *la Cargaison* ne sont pas compris dans l'objet des privilèges sur le navire. Cependant certaines créances sont privilégiées par la loi *sur la cargaison* particulièrement.

C'est le prêt à la grosse sur la cargaison (art. 160 loi belge, art. 320 loi française).

	pothèque maritime, porte l'article suivant: « Les créanciers hypothécaires sur le navire viennent dans leur ordre d'inscription, après les créanciers privilégiés »).
9° Les sommes dues aux créanciers pour fournitures... (Voir le 8° français).	10° Le montant des primes d'assurance faites sur le corps, quille, agrès, apparaux et sur l'armement et l'équipement du navire pour le dernier voyage.
10° Les sommes dues aux fournisseurs et ouvriers... (Voir le 8° francais).	
11° Les sommes avancées pour la construction d'un navire par celui pour le compte duquel le navire est construit, si le navire ne lui a point encore été livré.	11° Les dommages-intérêts dus aux affréteurs pour le défaut de délivrance des marchandises qu'ils ont chargées ou pour remboursement des avaries souffertes par les dites marchandises par la faute du capitaine ou de l'équipage.
12° correspond au	n° 10 français.
13° correspond au	n° 11 français.
14°	manque.
15° correspond au	n° 8 français.
	N° 12. Les créanciers hypothécaires dans leur ordre d'inscription. (Manque en Belgique, mais le même principe est consacré par la loi sur l'hypothèque maritime.)

C'est l'action en remboursement d'avaries grosses (art. 114 de la loi belge, art. 428 loi française).

C'est l'action en paiement du fret (art. 80 et 81 loi belge, art. 307 loi française).

Cependant ces deux dernières créances créent plutôt des droits de rétention privilégiés que des privilèges complets. Elles ne confèrent pas de droit de suite en effet, mais seulement un *droit de rétention* et de *mise sous séquestre*. Le principe des frais conservatoires est la règle entre elles.

7. Les *privilèges du droit civil* (art. 19 à 21 de la loi belge; art. 2001 de la loi française) passent en général après ceux de la loi maritime. Le classement chronologique est la règle, ainsi que le principe des frais conservatoires.

8. Les privilèges ne se transportent pas de plein droit sur l'*indemnité d'assurance* ou de dédommagement : une opposition est nécessaire. Il en est autrement pour les hypothèques, en Belgique (art. 149).

9. L'Hypothèque maritime existe. Elle est purement conventionnelle et peut être à ordre. Il y a un registre d'inscription. Elles passent après les privilèges et se classent chronologiquement d'après l'inscription. L'hypothèque du fret est douteuse.

10. Les privilèges maritimes sont *occultes*, tandis que les privilèges fonciers sont inscrits.

11. Les privilèges et hypothèques *s'éteignent* par la saisie et la vente forcée en justice et en outre par une vente volontaire publiée et affichée. — Les hypothèques sont soumises à la purge. Rien ne s'oppose au délaissement.

12. Les *preuves* et justifications des privilèges et hypothèques sont réglées pour les privilèges sur le navire et pour les hypothèques seulement. Pour le fret et la cargaison, le droit commun s'applique.

13. En vertu du droit commun, tout créancier peut *saisir* un navire soit exécutoirement, soit conservatoirement sous sa responsabilité. La saisie et la vente forcée sont réglées par les art. 197 et suivants du Code de commerce de 1808.

14. Les créances soumises à des *prescriptions* spéciales et à des déchéances sont les suivantes :

L'action en dommages-intérêts pour avarie contre l'affréteur en cas de réception des marchandises et paiement du fret sans protestation du capitaine (art. 232).

L'action contre le capitaine pour dommage à la marchandise par sa réception sans protestation (idem).

Les actions en contribution d'avaries dans les trois mois de l'arrivée du navire à destination (art. 234 spécial à la Belgique).

L'action en indemnité pour abordage en cas d'absence de protêt et d'action en justice (idem). Délai : 24 heures; un mois.

Les actions dérivant d'une charte-partie, d'une police d'assurance, d'un contrat d'hypothèque maritime ou d'un prêt à la grosse se prescrivent par *trois ans* en Belgique. (Art. 23 et 32 de la loi de 1874), en France pour les assurances, les hypothèques marchandes et les prêts à la grosse par *cinq ans* (art. 430); en outre le point de départ en France est la date du contrat, en Belgique l'exigibilité de la dette.

Les actions en paiement de fret de navire, gages et loyers des officiers et matelots se prescrivent par *un an* après la fin du voyage (art. 236).

Celles relatives au paiement de la nourriture des matelots, *un an* après la livraison.

Celles relatives à l'équipement, l'avitaillement, etc., du navire, *un an* après la livraison.

Pour salaires et ouvrages, *un an* après la réception des ouvrages.

Pour les demandes en délivrances de marchandises, *un an* après l'arrivée du navire.

Celles de ces créances qui sont privilégiées voient le privilège tomber avec la prescription de la créance principale.

393. — **En Allemagne** (1). — Rappelons que les navires sont traités comme des *objets spéciaux*, ni meubles ni immeubles (2). 1. En

(1) *Bibliographie*. — Cosack. Lehrbuch des Handelsrechts. 4. Auflage 1898 (Verlag von F. Enke, Stuttgart), p. 166 ff. — Böyens. Das deutsche Seerecht. 1897 (Duncker et Humboldt. Leipzig I, p. 188 sq.). — Schaps. Das deutsche Seerecht. I, II, 1897 (Heine, Berlin), p. 80 et s., p. 16 et s — Ehrenberg. Beschränkte Haftung des Schuldners nach See und Handelsrecht 1880 (Iena, G. Fischer). — — Mittelstein. Deutsches Schiffspfandrecht (Hamburg, 1889). — Perels. Handbuch des allgem. öffentl. Seerechts im Deutsche Reich (Berlin, 1884).

(2) Nous donnons ci-dessous le texte des principaux articles du Code de commerce allemand qui se rapportent aux privilèges. (Art. 754-777. — Des créanciers du navire.)

Art. 754. — Les créances ci-après confèrent les droits d'un créancier du navire :

1° Lorsque le navire est vendu en vertu d'exécution forcée, les frais de garde et de dépôt du navire et de ses agrès et apparaux depuis son introduction dans le dernier port et qui ne rentrent pas dans les frais de la vente forcée (3° de la loi belge).

2° Taxes publiques incombant au navire, taxes de navigation et de port, et

Allemagne, à la différence et de la France, où toutes les créances sur le navire ont droit de suite, et de la Belgique où seules les créances privilégiées en jouissent, on a pris un moyen terme. Le § 754 du Code de commerce énumère limitativement les *Schiffsglaübiger*, c'est-à-dire les créances qui ont légalement suite sur navire et fret, sans respon-

spécialement droit de tonnage, de phare, de port, de quarantaine, de séjour (2° de la loi belge, en plus les frais de remorquage).

3° Créances de l'équipage dérivant (7° de la loi belge) des contrats de louage de services ou d'engagement.

4° Droits de pilotage ; frais de sauvetage, d'assistance, de rançon et de réclamation (2° et 6° de la loi belge).

5° Contribution du navire aux avaries grosses (n'existe pas en Belgique).

6° Créances du prêteur à la grosse (le 8° de la loi belge pour les prêts à la grosse) ; *créances résultant d'autres opérations de crédit que le capitaine, agissant en sa qualité, a conclues en cas de nécessité pendant un arrêt de navire hors du port d'attache* (art. 528, 541), même s'il est copropriétaire ou seul propriétaire du bâtiment; à ces dernières sont assimilées celles qui dérivent de fournitures ou de travaux (le 9° de la loi belge ; le 10° manque en Allemagne) et qui existe sans avoir fait l'objet d'un crédit consenti au capitaine agissant en sa qualité en cas d'urgence pendant un arrêt du navire hors de son port d'attache et pour l'entretien du navire ou l'achèvement du voyage, pourvu que ces fournitures et travaux aient été nécessaires pour faire face à un besoin.

7° Créances résultant de la non-livraison ou de la détérioration des marchandises chargées ou des effets de voyage mentionnés à l'art. 673, al. 2 (13° de la loi belge).

8° Les créances qui ne sont pas comprises dans les numéros ci-dessus et qui proviennent d'actes juridiques passés par le capitaine en vertu de ses pouvoirs légaux et sans autorisation spéciale (§ 486, al. 1er, n° 1), comme aussi les créances qui ne sont pas comprises dans les numéros ci-dessus et dérivant du non-accomplissement ou d'un accomplissement défectueux d'un contrat passé avec l'armateur en tant que son accomplissement ressortissait aux fonctions du capitaine (§ 486, al. 1er, n° 2).

9° Créances résultant de la faute d'une personne appartenant à l'équipage (le 14° de la loi belge y correspond en partie pour le seul cas d'abordage) [art. 485 et 486, al. 1er, n° 3], quand même cette personne serait copropriétaire ou seule propriétaire du navire.

10° Les créances contre l'armateur dues à l'association professionnelle d'après les prescriptions sur l'assurance contre les accidents et à l'établissement d'assurance d'après les dispositions sur l'assurance contre l'invalidité.

(Voir le Com. fr., 191, 271 ; — ital., 675, 677 ; — port., 578; — holl., 313 et s., 451 ; — roumain, 687, 689 ; — chilien, 835, 839 ; — esp., 580, 581 ; — belge, 21 août 1879, 4, 5, 63 ; — fr., 10 juillet 1885, art. 39. — ART. 455. — L'armateur est responsable du dommage causé à un tiers par la faute d'une personne de l'équipage dans l'exercice de ses fonctions. — Voir Fr. com., 216 ; — esp., 586 ; — ital., 491 ; — port., 492 ; — holl., 321 et s.; — roumain, 501 ; — chilien, 848 ; — belge, 21 août 1879, art. 7 ; — citat. mar. march., art. 52 et s — ART. 485, n° 3. —

sabilité personnelle des armateurs (exception : § 486, al. 2, § 487).

2. Reste à fixer *le rang* de ces créances, c'est-à-dire leur privilège. La loi allemande, à la différence des lois belge et française, ne le fixe pas *ne varietur*. Elle suit le principe que les frais conservatoires sont privilégiés sur les créances qu'ils conservent.

L'armateur n'est pas tenu vis-à-vis lè tiers sur ses biens personnels, mais seulement sur le navire et le fret : 1°... 2°... 3° lorsque l'action est basée sur la faute d'une personne appartenant à l'équipage...)

Art. 755. — Les créanciers du navire auxquels le navire n'a pas été engagé à la grosse ont un droit de gage dérivé de la loi tant sur le navire que sur les agrès et apparaux.

Ce privilège comporte un droit de suite opposable aux tiers possesseurs du navire.

Voir les renvois sous l'article précédent.—Com. fr., 325, 327; — ital., 599, 666 et s.; — esp., 730, 734; — port., 630, 632 ; — holl., 581-588 ; — roumain 611, 678 et s.; — chilien, 1168, 1204, 1212 et s. — L. belge, 21 août 1879, art. 159, 165.

Art. 756. — Le droit légal de gage de chacun de ces créanciers du navire s'étend encore au fret brut du voyage qui a donné lieu à la créance.

Com. fr., 271, 280, 320 et renvois précédents.

Art. 757. — On considérera comme un voyage, au sens du présent titre, celui en vue duquel le navire a été équipé à nouveau ou qui a été commencé sur la conclusion d'un nouveau traité d'affrètement ou après complet déchargement de la cargaison.

Art. 758. — Il est attribué aux créanciers du navire repris sous le n° 3 de l'art. 757, un droit légal de gage à raison de créances nées d'un voyage postérieur, sur le fret des voyages déjà effectués, pourvu que ces diverses navigations aient été faites sous l'empire du même contrat de louage de services et d'engagement.

Art. 759. — En ce qui concerne le droit de gage appartenant au créancier du prêt à la grosse en conformité de l'art. 679, on appliquera les dispositions qui règlent le droit de gage légal des autres créanciers du navire.

Toutefois, l'étendue du droit de gage du créancier du prêt à la grosse est régie par la teneur du contrat à la grosse (art. 680) (1).

Art. 760. — Le droit de gage appartenant à un créancier du navire garantit

(1) **Art. 680. — Le capitaine ne peut emprunter à la grosse que dans les cas suivants :**

1° Tant que le navire se trouve hors de son port d'attache pour se procurer les moyens d'achever le voyage, conformément aux art. 528, 538 à 540, 542.

2° Au cours du voyage dans le seul intérêt des ayants droit à la cargaison, en vue de l'entretien et du transport ultérieur de cette dernière, conformément aux art. 535, 542, 632.

Dans cette dernière conjecture, le capitaine ne peut emprunter que sur la cargaison. Dans toutes les autres, il est en droit d'engager le navire ou le fret isolément, mais ne peut grover la cargaison qu'avec le navire et le fret.

Si le navire est grevé sans qu'il soit fait mention du fret, celui-ci n'est point réputé engagé (Com. fr., 320 et s.) Mais si le navire et la cargaison sont affectés à la sûreté de l'emprunteur, le fret est censé compris dans le contrat. L'emprunt à la grosse sur le fret est licite tant que ce dernier n'est pas soustrait aux fortunes de mer. On peut également emprunter à la grosse sur le fret afférent à une partie non commencée du voyage.

A cet égard elle distingue :

1° Les frais de garde et de conservation dans le dernier port. Ils priment toutes créances. (§ 766).

2° Le cas où il y a plusieurs voyages. Le voyage postérieur prime les voyages antérieurs. Ordre chronologique renversé (§ 767).

également le capital, les intérêts, la prime du contrat à la grosse et les frais.

Art. 761. — Le paiement du créancier du navire sur le navire et le fret s'effectue conformément aux principes en vigueur pour l'exécution forcée (1).

Le créancier du navire peut actionner aussi bien l'armateur que le capitaine et ce dernier, même si le navire se trouve à son port d'attache (art. 480).

La décision rendue par le capitaine sort son effet contre l'armateur.

(Art. 480. — Est considéré comme port d'attache du navire le port d'où il part pour entreprendre le voyage en mer.)

Art. 762. — Le fait que l'armateur est personnellement tenu de sa créance dès la naissance de celle-ci ou postérieurement, n'exerce aucune influence sur les droits du créancier du navire.

Cette prescription trouve notamment son application en ce qui concerne les créances de l'équipage dérivées du contrat de louage de services et d'engagement.

(Art. 487 (cf. loi du 7 juin 1902 sur les gens de mer.)

« L'armateur répond, non seulement sur le navire et le fret, mais sur ses biens personnels, des créances des personnes appartenant à l'équipage pour leurs gages et loyers. »)

Art. 763. — Si le navire appartient à un armement commun, le navire et le fret sont engagés aux créanciers du navire de la même façon que dans le cas d'un armateur unique.

Art. 764. — Le droit de gage du créancier du navire sur le bâtiment s'éteint :

En dehors du cas d'expropriation forcée du navire dans le pays auquel il appartient.

Par la vente du navire effectuée par le capitaine en cas de nécessité urgente, conformément à ses pouvoirs légaux (art. 530) ; pour les créanciers, le prix de vente remplace alors le navire, tant que ce prix demeure aux mains de l'acheteur ou du capitaine.

Il y a lieu d'appliquer ces dispositions aux autres droits de gage sur le navire.

(Com. fr., 193, 194 ; — esp., 582 ; — ital., 678 ; — port., 579 ; — roumain, 690 ; — chilien, 840. — Belge, L. de 1879, art. 6.)

Art. 765. — Lorsque le navire est aliéné en dehors des cas prévus dans l'art. 764, l'acquéreur est autorisé à demander l'exclusion des créanciers inconnus, par voie de sommation publique.

Art. 766. — Les frais de garde et de conservation depuis son entrée dans ce dernier port (art. 754, n° 1) priment toutes les autres réclamations des créanciers du navire.

Art. 767. — Entre les autres créances, énumérées sous l'art. 754, n°s 2 à 9, celles qui concernent le dernier voyage au nombre desquelles il faut compter celles qui

(1) Voir plus loin, chap. VI, la loi sur l'exécution forcée du 15 juin 1895.

3° Le cas où il y a un seul voyage. La loi fixe, dans cette dernière hypothèse *ne varietur* le rang des privilèges. Le § 768 en énumère cinq seulement. En général, les créanciers rangés sous un même numéro viennent en concours au marc le franc.

3. *Le Fret* brut est compris dans l'objet des privilèges sur le navire.

ont pris naissance après l'achèvement de ce voyage, seront préférées à celles des voyages antérieurs.

Pour ce qui est des créances qui ne concernent pas le dernier voyage, celles qui se rapportent à un voyage postérieur seront préférées à celles qui se rapportent à un voyage précédent.

Toutefois, les créanciers du navire repris sous le n° 3 de l'art. 754 conservent, en ce qui touche leurs créances se rattachant à un voyage antérieur, le même droit de préférence qui leur compète relativement à celles d'un voyage postérieur, pourvu que les divers voyages aient été effectués sous l'empire d'un même contrat de louage de services ou d'engagement de l'équipage.

Lorsque la navigation, en vue de laquelle le prêt à la grosse a été conclu, comprend plusieurs voyages au sens de l'art. 757, les créances du navire dont les droits se réfèrent à une navigation postérieure à l'achèvement du premier de ces voyages primeront le créancier du prêt à la grosse.

Art. 768. — Les créances qui se rapportent au même voyage (art. 767) ou sont considérées comme s'y rattachant, seront réglées dans l'ordre ci-après :

1° Les taxes publiques incombant au navire ; les redevances de navigation ou de port.

2° Les créances de l'équipage basées sur ce contrat de louage de services ou d'engagement (art. 754, n° 3).

3° Les droits de pilotage, les frais de sauvetage, d'assistance, de rançon et de réclamation (art. 754, n° 4), les contributions du navire aux avaries grosses (art. 754, n° 5), les créances résultant des emprunts à la grosse et des autres opérations de crédit conclues par le capitaine dans un cas de nécessité et y assimilées (*ibid.*, n° 6).

4° Les réclamations pour non-livraison ou détérioration de la marchandise et des effets de voyage (*ibid.*, n° 7).

5° Les créances reprises sous les n°s 8 et 9 de l'art. 754.

Art. 769. — En ce qui touche les créances reprises sous les n°s 1, 2, 4, 5 de l'art. 768, celles qui figurent sous le même numéro seront traitées sur le même pied. Au contraire, entre celles reprises sous le n° 3 de l'art. 768, la dernière en date primera la plus ancienne ; celles qui sont concomitantes seront mises sur la même ligne.

Il en sera de même pour les créances résultant de diverses opérations conclues par le capitaine à l'occasion d'un même cas d'urgence (art. 754, n° 6).

Les créances résultant d'opérations de crédit et spécialement d'emprunts à la grosse que le capitaine a conclus pour se libérer d'obligations antérieures rentrant dans l'énumération du n° 3 de l'art. 768, et aussi celles qui sont nées de conventions par lui passées pour obtenir un délai de paiement, pour acquitter des dettes semblables antérieures, les reconnaître ou les renouveler, ne jouissent, même si

Les créanciers ont privilège sur ce fret, tant qu'il est dû ou demeure aux mains du capitaine (§ 771). Si l'armateur a encaissé le fret, il demeure responsable personnellement (idem).

C'est un droit de rétention exercé par les créanciers, ayants droit, compliqué d'une responsabilité spéciale de l'armateur et que ne connait pas le droit français ou belge.

4. *La Cargaison* n'est pas comprise dans l'objet des privilèges du navire. Mais il y a les mêmes exceptions qu'en droit français : Prêt à la grosse, contribution à l'avarie commune et prime de sauvetage ou d'assistance, paiement du fret, (§§ 623, 679, 725, 751). L'ordre chro-

l'opération de crédit ou la convention ont été nécessaires à la continuation du voyage, que du rang de préférence attribué aux créances qu'elles remplacent.

ART. 770. — Les créances relatives à l'art. 754, n° 10, prennent rang après toutes les autres créances des créanciers du navire, quelle que soit l'époque à laquelle elles ont pris naissance.

ART. 771. — Le droit de gage du créancier du navire sur le fret (art. 756) ne subsiste que tant que le fret reste dû ou que son montant demeure aux mains du capitaine.

Les dispositions des art. 766 à 770 précédents, relatives au rang des créances, s'appliquent également à ce droit de gage.

En cas de cession du fret, les créanciers du navire pourront faire valoir ce droit de gage à l'encontre du cessionnaire aussi longtemps que le fret sera dû ou demeurera aux mains du capitaine.

Si l'armateur a encaissé le fret, il devient personnellement responsable vis-à-vis des créanciers du navire ainsi privés de tout ou partie de leur droit de gage, et vis-à-vis de chacun pour le montant de la somme qui lui aurait été attribuée selon son rang légal de collocation dans la distribution de la somme encaissée.

L'armateur encourt la même responsabilité personnelle sur le fret des marchandises chargées pour son compte, calculé suivant le taux ordinaire aux jours et lieu du chargement.

ART. 772. — Si l'armateur a employé le fret à désintéresser un ou plusieurs créanciers ayant sur lui un droit de gage, il n'est responsable, vis-à-vis des créanciers qui auraient dû être colloqués à un rang meilleur, que s'il les a sciemment lésés.

ART. 773. — Si l'armateur a, dans les cas visés par les art. 764 et 765, encaissé le prix de vente, il encourt, jusqu'à concurrence de la somme par lui reçue et à l'égard des créanciers du navire dont les droits de gage sont éteints à la suite de l'expropriation forcée, de la vente ou de la procédure par voie de sommation publique, une responsabilité personnelle identique à celle dont il est tenu vis-à-vis des créanciers d'un voyage, lorsqu'il a touché le fret (art. 771 et 772).

ART. 774. — Lorsque l'armateur, après avoir eu connaissance d'une réclamation d'un créancier du navire dont il n'est tenu que sur le navire et sur le fret, fait reprendre la mer au bâtiment pour un nouveau voyage (art. 757), sans qu'il y aille de l'intérêt du créancier, il deviendra, par le fait même, personnellement respon-

nologique renversé règle le classement, mais l'action en paiement du fret vient la dernière.

5. Le Code civil allemand (§ 647) reconnaît un gage des constructeurs de navires, qui exige la possession dans le chef des créanciers. Mais les privilèges des *Schiffsglaübiger* priment ce droit.

6. Les privilèges se transportent sur les contributions en avarie grosse et les sommes dues par les coupables, qui ont causé la perte ou le dommage au navire ou à la cargaison (§ 775).

7. Il n'y a pas d'*hypothèque* au sens du droit français. Mais il existe un engagement conventionnel des navires (1). (Code civil allemand,

sable du montant de la somme qui serait revenue au créancier au cas où la valeur que représentait le navire, au début du voyage, viendrait à être distribuée entre ses créanciers d'après leur rang légal de préférence.

Il sera présumé que cette distribution aurait suffi à désintéresser pleinement les créanciers.

Le présent article ne modifie en rien la responsabilité personnelle résultant pour l'armateur de l'encaissement du fret engagé au créancier. •

Art. 775. — L'indemnité pour le sacrifice ou la détérioration des marchandises en cas d'avarie grosse, remplace, au regard des créanciers du navire, les choses pour lesquelles elle a été accordée.

Il en est de même de l'indemnité qui, en cas de perte ou d'endommagement du navire ou s'il y a fret manqué, en raison de la perte ou de la détérioration de la marchandise, doit être payée à l'armateur par celui qui a causé le dommage en commettant quelque fait contraire au droit.

Si l'indemnité ou le dédommagement a été encaissé par l'armateur, celui-ci encourt, vis-à-vis des créanciers du navire pour la somme touchée par lui, la même responsabilité personnelle que vis-à-vis les créanciers d'un voyage, lorsqu'il a touché le fret (art. 771, 772).

Art. 778. — En cas de concurrence dans l'exercice de leur droit de gage des créanciers du navire avec d'autres créanciers, gagistes on non, les créanciers du navire priment les autres.

Art. 777. — Parmi les droits de gage grevant les marchandises pour fret, prêt à la grosse, contribution à l'avarie commune, frais de sauvetage ou d'assistance (art. 623, 679, 725, 751), celui qui garantit le fret prend rang après tous les autres ; entre ces derniers droits on préférera le dernier en date, et l'on mettra sur la même ligne ceux qui auront simultanément pris naissance. Les créances résultant d'opérations faites par le capitaine au cours d'un même cas d'urgence seront présumées remonter à la même date.

En cas d'avarie grosse et de perte ou de détérioration par suite d'un fait contraire au droit, on appliquera les prescriptions de l'art. 775 ; s'il s'agit d'une vente opérée par le capitaine conformément au § 3 de l'art. 535, en vue d'écarter ou de diminuer une perte, celles de l'art. 764, et lorsque la personne pour le compte de qui la vente aura été effectuée en aura encaissé le prix, celles de l'art. 773.

(1) Cf. nos 100 et 341.

art. 1259 et suiv.) avec inscription au registre des navires. Les gages se classent dans l'ordre chronologique des inscriptions. Ils peuvent être à ordre. L'indemnité d'assurance n'y est pas affectée.

Le droit de gage sur les navires, applicable également aux bateaux d'intérieur, peut se présenter sous ses trois aspects : Le droit de gage légal, le droit de gage judiciaire, le droit de gage conventionnel.

8. *Le Droit de gage légal :* Le Droit de gage légal n'existe pas à vrai dire. Peut-être peut-on cependant donner ce nom à la créance du fournisseur ou réparateur de navires (art. 647 du Code civil allemand), qui passe après les gages conventionnels, sans compter les privilèges (1).

9. *Le Droit de gage judiciaire :* On peut, en saisissant un navire et en faisant inscrire la saisie au registre des navires, acquérir la possession qui donne vie au gage. Nous en parlerons au chapitre des saisies et ventes de navires (2).

10. *Le Droit de gage conventionnel :* Il est réglé par le nouveau Code civil (art. 1259 et s.), le droit de gage sur les navires *(Schiffspfandrecht)* (3) — navires d'intérieur tout aussi bien que navires de mer — s'exerce différemment selon que son objet est ou n'est pas inscrit au registre des navires. Dans la négative, on applique le droit comme en matière de meubles qui exige la possession.

(1) Voir n° 393, al. 5, p. 389.

(2) Voir à la fin du volume.

(3) Le droit de gage sur les navires est réglé par des dispositions spéciales (art. 1260 à 1271). Mais celles-ci laissent debout la plupart des articles qui règlent le droit de gage en général. Il est indispensable à la compréhension des premiers d'exposer brièvement le régime général du droit de gage.

Les art. 1205 à 1257 en règlent les conditions, qui peuvent être résumées comme suit :

« L'objet du droit de gage, dit l'art. 1204, c'est une chose mobilière qui peut être grevée pour la sûreté d'une créance, de manière que le créancier soit autorisé à se procurer satisfaction sur la chose. »

La constitution du droit de gage nécessite (art. 1205) *accord* et *possession de la chose*. C'est un contrat réel. Le constitut possessoire ou de « saisine-saisine » n'est pas admis (art. 1206). Il n'est pas nécessaire que le constituant soit propriétaire (art. 1207) si le créancier gagiste est de bonne foi, sauf le cas de vol ou de perte du meuble engagé (art. 932, 934, 935), auquel cas il n'y a pas gage, sauf s'il s'agit d'argent, de titres au porteur ou de choses aliénées en vente publique.

Le pacte commissoire est nul (art. 1229).

Les dispositions du gage conventionnel s'appliquent au gage légal (art. 1257), c'est-à-dire au droit du bailleur (art. 559, 563, 582, al. 2, 585), au droit fermier

Il faut, dit l'art. 1260, pour constituer un droit de gage, l'accord du propriétaire et du créancier sur le droit de gage accordé à ce dernier et l'inscription au registre des navires. — L'inscription indique le nom du créancier, le montant en argent de la créance et, dans le cas où celle-ci produit des intérêts, le taux de ces derniers.

La date de l'inscription règle le rang du gage. Le créancier gagiste se fait payer par une procédure d'exécution forcée en cas de non payement. Il a droit de préférence sur tous les créanciers postérieurs ou non inscrits. Il a droit de suite ou plutôt l'enregistrement du

(art. 590), au droit de l'entrepreneur d'ouvrage (art. 647), au droit de l'hôtelier (art. 704).

Les effets du droit de gage (art. 1208). Le créancier gagiste prime les tiers. Le gage (art. 1210) et ses produits même séparés (art. 1212) répond de la créance.

Il y a *antichrèse* (art. 1213), *Nutzungspfand*, lorsque le créancier est autorisé à percevoir les produits utiles du gage. S'il s'agit d'une chose naturellement frugifère, l'antichrèse se présume. Dans ce cas, on applioue au créancier gagiste les obligations du gérant d'affaires sans mandat (art. 1214, 1215, 1216). Si le créancier lèse la chose, le constituant peut en réclamer la consignation ou le séquestre, ou encore la restitution du gage contre paiement (art. 1217), ou contre prestation d'une autre sûreté, sauf d'un cautionnement. Tel est aussi le mortgage du droit anglais.

L'art. 1222 établit l'indivisibilité du gage. S'il porte sur plusieurs choses, chacune de celles-ci répond de toute la créance.

Le créancier gagiste est assimilé au propriétaire quant aux atteintes portées à son droit. Il jouit de l'action vindicatoire (art. 1227, 985 et s.).

Si le droit de gage porte sur une partie indivise, le créancier gagiste exerce les droits de copropriétaire, mais, tant qu'il n'a pas le droit de vendre, la cessation de l'indivision n'est possible que du consentement du constituant et du créancier (art. 1248).

Le constituant peut faire valoir les exceptions du débiteur principal (art. 1211).

Les actions du constituant contre le créancier gagiste du chef de changements ou détériorations du gage ou celle du créancier contre le constituant du chef d'impenses ou en autorisation d'enlever une installation se prescrivent par six mois (disposition spéciale au droit allemand).

La vente du gage a lieu soit en cas de mise en péril du gage, soit en cas d'échéance de la dette.

Dans le premier cas, sur mise en demeure du constituant, le créancier peut faire vendre le gage aux enchères publiques (art. 1219 et s.), sauf si le gage est coté à la Bourse ou au marché, auquel cas il sera vendu au prix courant par courtier officiel.

Dans le second cas, les art. 1233 à 1240 règlent la procédure, sauf convention contraire (art. 1245), 1246). L'acquéreur devient propriétaire et le droit de gage s'éteint (art. 2242). Le gage s'éteint, en outre, par confusion (art. 1256), par convention (art. 1255), par simple restitution ou dessaisissement du gage (art. 125), par extinction de la créance (art. 1252).

navire et des droits qui le grèvent permet d'ériger l'inscription hypothécaire en possession fictive du gage.

Il n'est pas sans intérêt de donner ci-dessous les principales dispositions législatives du nouveau Code civil allemand sur cette matière. Le système qu'il présente est original, conforme à la nature spéciale des navires qui sont des meubles d'une particulière importance et mérite donc une grande attention.

11. *Constitution du droit de gage* (1). — Pour constituer le droit de gage, il faut l'accord du propriétaire et du créancier sur le droit de gage accordé à ce dernier et l'inscription au registre maritime. Sont applicables par analogie les dispositions de l'art. 873, al. 2 et de l'art. 878 (2).

L'inscription indique le nom du créancier, le montant en argent de la créance et dans le cas où celle-ci produit des intérêts, le taux de ces derniers. Pour la désignation plus précise de la créance, l'on peut se référer à l'acte de consentement à l'inscription. (Art. 1260).

Une loi du 15 juin 1895, relative à la navigation intérieure, a soumis à l'inscription au registre maritime les navires d'un tonnage infé-

(1) Le texte des articles ci-dessus est emprunté à l'excellente traduction de M. De Meulenaere, premier président à la Cour de Gand.

(2) Art. 873. — Pour transférer la propriété sur un fonds, pour le grever d'un droit, de même que pour transférer on grever un pareil droit il faut l'accord des volontés de l'ayant droit et de l'autre partie sur l'innovation juridique voulue et l'inscription de celle-ci au registre foncier, à moins que la loi n'en dispose autrement.

Avant l'inscription, les intéressés ne sont liés par leur accord que si les déclarations ont été actées en justice ou par notaire, faites au bureau du registre foncier ou parvenues à ce bureau, ou lorsque l'ayant droit a remis à l'autre partie un consentement à l'inscription répondant aux prescriptions de l'ordonnance sur le registre foncier.

Art. 878. — La déclaration donnée à l'intéressé conformément aux art. 873, etc., n'est pas rendue inefficace par la restriction du droit de disposer de l'ayant droit si cette restriction survient après que la déclaration est devenue obligatoire pour lui et que la demande d'inscription a été faite au bureau du registre foncier.

Les deux conditions de transfert d'un droit réel sont donc le délaissement (*Auflassung*) et l'inscription au registre foncier (*Grundbuch*). En matière maritime, le registre foncier est remplacé par un registre maritime.

Le propriétaire du navire a seul le droit de le donner en gage. Ce droit n'appartient pas à celui qui serait inscrit indûment au registre maritime comme propriétaire. La loi due au registre foncier n'existe pas pour l'inscription au registre maritime du nom du propriétaire, et ce dernier a pour but essentiel de fixer la nationalité du navire.

rieur à 25,000 kilog.; les autres navires ne peuvent être engagés que moyennant tradition réelle, conformément aux art. 1205 et suivants. Une loi du 22 juin 1899 a fait de même pour les navires de mer (1).

12. *Droit de gage indéterminé avec maximum.* — Le droit de gage peut être constitué de telle manière que l'on détermine seulement la somme la plus élevée dont le navire devra répondre et que, pour le surplus, la fixation de la créance demeure réservée. Ce maximum doit être inscrit au registre maritime (art. 1271).

13. *Droit de gage sur une part de navire.* — Les dispositions des art. 1260 et 1271 sont également applicables au droit de gage sur une part de navire (art. 1272).

Il s'agit, bien entendu, de la part de navire en tant que propriété indivise et non en tant qu'association d'intérêts. Le droit de gage de cette part sociale n'est pas possible.

14. *Rang des droits de gage.* — Le rang des droits de gage sur le navire se détermine d'après les dispositions des art. 879 à 881 établis et de l'art. 1151 qui concernent les hypothèques terrestres (art. 1261).

Le rang entre plusieurs droits dont un fonds est grevé se détermine par l'ordre des réinscriptions lorsque les droits sont inscrits dans la même division du registre foncier. Si les droits sont inscrits dans des divisions différentes, celui inscrit avec l'indication d'un jour précédent a la préférence; ceux inscrits avec indication du même jour ont le même rang.

L'inscription règle le rang même lorsque l'accord nécessaire d'après l'art. 873 pour l'acquisition du droit, n'a été conclu qu'après l'inscription.

Tout autre règlement du rang doit être inscrit au registre foncier (2) (art. 879).

15. *Modification du rang.* — Le rang peut être postérieurement modifié.

Pour modifier le rang, il faut l'accord de l'ayant droit qui recule et de celui qui avance et l'inscription de la modification au registre foncier; sont applicables les dispositions de l'art. 873, al. 2 et de l'art. 878 (cf. ci-dessus). Pour qu'une hypothèque, une dette foncière ou une recette foncière recule, il faut en outre le consentement du propriétaire.

(1) Voir au nº 89.
(2) Cf. Code Nap., art. 2134; Loi belge, art. 81.

Ce consentement doit être déclaré au bureau du registre foncier ou à l'un des intéressés. Il est irrévocable.

Si le droit qui doit reculer est grevé du droit d'un tiers, on applique les dispositions de l'art. 876 (1).

Le rang accordé au droit qui avance lorsque le droit est levé autrement que par acte juridique, les droits qui sont rangés entre le droit qui recule et celui qui avance ne sont pas atteints par la modification (art. 880).

En grevant le fonds d'un droit, le propriétaire peut se réserver la faculté de faire inscrire un autre droit d'un montant déterminé avec rang antérieur au droit concédé.

Cette réserve doit être inscrite au registre foncier; l'inscription doit être faite en regard du droit qui doit reculer.

Si le fonds est aliéné, la faculté réservée passe à l'acquéreur.

Si, avant l'inscription du droit auquel est attachée la préférence, le fonds est grevé d'un droit sans réserve correspondante, la préférence n'a pas d'effet en tant que le droit inscrit avec la réserve souffrirait, par suite du nouveau droit concédé dans l'intervalle, une diminution supérieure à la réserve (art. 881).

Si la créance est divisée, il n'est pas besoin du consentement du propriétaire pour le changement des hypothèques partielles entre elles (art. 1151).

16. *Effet du droit de gage.* — Tant que le droit de gage est inscrit au registre maritime, il conserve ses effets en cas d'aliénation ou d'engagement du navire, même lorsque l'acquéreur est de bonne foi.

Lorsque le droit de gage est indûment rayé, l'on applique, en cas d'aliénation du navire, les dispositions de l'art. 936, al. 1er et al. 2, même lorsque l'acquéreur obtient la propriété sans délivrance; l'on n'applique pas, dans ce cas, la disposition de l'art. 936, al. 3. Si un droit de gage postérieur en rang au droit de gage indûment éteint est transporté à un tiers, on applique la disposition de l'art. 1208, al. 1er (2).

(1) L'art. 876 exige le consentement de ce tiers et sa déclaration au bureau du registre foncier.

(2) Art. 936. — Si une chose aliénée est grevée du droit d'un tiers, ce droit s'éteint par l'acquisition de la chose. Néanmoins, cette règle ne s'applique, dans le cas de l'art. 929, 2, que si l'acquéreur a obtenu la possession de l'aliénateur. Si l'aliénation se fait d'après l'art. 930, ou si la chose aliénée d'après l'art. 931 n'était pas dans la possession indirecte de l'aliénateur, le droit du tiers ne s'éteint

17. *Responsabilité du navire.* — La responsabilité du navire se restreint au montant inscrit de la créance et aux intérêts d'après le taux inscrit. La responsabilité pour les intérêts légaux et pour les frais se règle d'après la disposition de l'art. 1118 relative à l'hypothèque (1).

Si la créance n'est pas productive d'intérêts ou si le taux des intérêts ne dépasse pas 5 p. c., le gage, sans qu'il soit besoin de l'assentiment des intéressés égaux ou inférieurs en rang, peut être étendu en ce sens que le navire sera tenu pour les intérêts jusqu'à concurrence de 5 p. c. (art. 1264).

18. *Extension aux accessoires du navire.* — Le gage s'étend aux accessoires du navire, à l'exception des objets qui n'appartiennent pas au propriétaire du navire.

Sont applicables, par analogie, à la responsabilité des accessoires, les dispositions des art. 1121 et 1122 relatives à l'hypothèque (2) (art. 1265).

L'indemnité d'assurance ne prend pas la place de l'objet assuré. En pratique, on endosse au créancier les polices d'assurance.

19. *Exception générale aux dispositions sur le gage.* — Les dispositions des art. 1205 à 1257 ne reçoivent application que pour autant

que lorsque l'acquéreur obtient la possession de la chose en vertu de l'aliénation.

Le droit du tiers ne s'éteint pas lorsque l'acquéreur, à l'époque à prendre en considération d'après l'al. 1er, n'était pas de bonne foi.

Dans le cas de l'art. 931, si le droit appartient au tiers possesseur, il ne s'éteint pas, même vis-à-vis de l'acquéreur de bonne foi.

Art. 929, al. 2. — Si l'acquéreur est en possession de la chose, l'accord suffit pour la transmission de la propriété.

Art. 930. — Si le propriétaire est en possession de la chose, la tradition peut être remplacée, entre lui et l'acquéreur, par une convention établissant un rapport spécial de droit en vertu duquel l'acquéreur obtient la possession indirecte.

Art. 931 — Si un tiers est en possession de la chose, la tradition peut être remplacée par la cession faite par le propriétaire à l'acquéreur de son droit à la restitution de la chose.

Art. 1208. — Si la chose est grevée du droit d'un tiers, le droit de gage passe avant ce droit, à moins qu'à l'époque de l'acquisition du droit de gage, le créancier ne fût pas de bonne foi quant à ce droit. Sont applicables par analogie, les dispositions de l'art. 32, al. 1er et 2 de l'art. 935 (1) et de l'art. 936, al. 3.

(1) D'après l'art. 1118, le fonds hypothéqué répond des intérêts et des frais légaux de la créance.

(2) Les art. 1121 et 1122 visent l'enlèvement des accessoires du fonds qui doit être maintenu dans les limites d'une exploitation régulière.

(1) L'art. 935 excepte le cas de vol.

qu'il n'y soit pas dérogé par suite de ce que le créancier gagiste n'a pas la possession du navire (1). Dans le cas de l'art. 1254, le droit de réclamer la restitution du gage est remplacé par celui d'exiger l'extinction du gage (art. 1266).

20. *Paiement du créancier.* — Moyennant paiement du créancier gagiste, le constituant peut exiger la remise des documents requis pour la radiation du gage. Le débiteur personnel a le même droit lorsqu'il a un intérêt juridique à la rectification du registre maritime (art. 1267).

21. *Paiement du créancier sur le navire.* — Le créancier gagiste ne peut obtenir satisfaction sur le navire et ses accessoires, qu'en vertu d'un titre exécutoire, conformément aux dispositions sur l'exécution forcée (art. 1268).

22. *Publications. Forclusion du créancier.* — Lorsque le créancier est inconnu, il peut être déclaré forclos par voie de publications (*Aufgebotsverfahren*), si les conditions prévues à l'art. 1170 ou à l'art. 1171 (2) pour la forclusion d'un créancier hypothécaire sont réunies. Le jugement de forclusion éteint le gage. Est applicable la disposition de l'art. 1171, al. 3.

23. *Promesses au porteur. Effets à ordre.* — Sont applicables, par analogie, au gage sur les créances résultant de promesses au porteur, lettres de change ou autres titres transmissibles par endossement, les dispositions de l'art. 1189 (3). Sont en outre applicables, par analogie, au gage sur les créances résultant de promesses au porteur les dispositions de l'art. 1188 (4) (art. 1270).

Le gage s'éteint : 1° par l'extinction de la dette principale ; 2° par un nouveau contrat ; 3° par confusion ; 4° en cas de purge par décision judiciaire annulant le gage dont le créancier ne s'est pas fait connaître ; 5° par exécution forcée ou vente forcée. Dans ce dernier cas, le prix prend la place du gage.

(1) Voir ci-dessus la note à la page 49 résumant les articles en question.

(2) C'est-à-dire si depuis la dernière inscription il s'est écoulé dix ans et que le droit du créancier n'a pas été reconnu par le propriétaire, par une des reconnaissances de l'art. 208. S'il y avait lieu à consignation du prix, le créancier y perd tout droit après trente années (art. 1171, al 3).

(3) L'art. 1189 institue un représentant inscrit des créanciers éventuels et rend ainsi pratique l'hypothèque pour créance au porteur.

(4) L'art. 1188 stipule que, pour établir l'hypothèque, il suffit de la déclaration du propriétaire à l'administration et de l'inscription au registre.

La forclusion du créancier est soumise aux prescriptions spéciales édictées par l'art. 801 en matière de titres au porteur présentés après échéance.

Quant aux mesures de publicité, nous renvoyons à l'examen détaillé que nous avons fait de l'enregistrement des navires en Allemagne (1), on y verra comment sont réglées les inscriptions des gages.

Telle est l'organisation du gage conventionnel des navires suivant la loi allemande.

24. Privilèges et hypothèques s'*éteignent* par l'exercice de l'exécution forcée. (Loi du 24 mars 1897.) Aussi par la vente du navire en cas de nécessité par le capitaine (§ 364, Code de comm.). Enfin les privilèges peuvent être énervés par décret de justice après une proclamation dans les journaux (Aufgebot, § 1002, C. Proz. O.).

25. *Preuves* et justifications des privilèges : le droit commun s'applique. Ils ne sont pas inscrits. Il y a un registre des navires.

26. *Particularités* : Il y a une classe de créanciers jouissant de droits réels, les créanciers du navire : *Schiffsglaübiger* (§ 734), qui sont spéciaux au droit allemand et ont leur dette limitée par son objet : le navire, sans responsabilité personnelle de l'armement.

Enfin le nombre des privilèges n'est pas excessif.

27. La *saisie* ou arrêt d'un navire entraîne droit de gage au profit du créancier saisissant (§ 931, C. Proz. O.). Ce droit de gage peut être inscrit au registre des navires et vient à son rang (2).

28. Quant aux *déchéances et prescriptions*, les §§ 901 à 905 édictent pour tous les privilèges du § 754 la prescription *d'un an*, sauf pour les gages en cas de congé donné à l'équipage au delà des Caps de Bonne-Espérance et Horn, et l'indemnité d'abordage où elle est de deux ans. Cette prescription éteint, et l'action personnelle, et l'action réelle.

De même se prescrivent par *un an* les créances sur la cargaison pour prêt à la grosse, contribution d'avaries, frais de sauvetage et assistance; se prescrivent par *cinq ans* les actions résultant du contrat d'assurance.

394. — En Autriche-Hongrie, le droit de suite paraît exister sur le navire pour les simples créances chirographaires. Les privilèges ou droits de préférence suivent l'ordre du Code de commerce français (3).

(1) Voir nos 89, 100.
(2) Cf. ci-dessus, al. n° 9.
(3) Voy. Fromageot, *R. I. D. M.*, XVIIe année, p. 524.

Il n'y a pas de publicité, sauf pour le gage qui doit être mentionné sur le registre des navires et la lettre de mer (1).

395. — En Angleterre. — Le droit anglais est particulièrement difficile à exposer, d'abord à raison du caractère très spécial de ses droits réels maritimes, ensuite à cause du caractère presque entièrement jurisprudentiel de ses dispositions.

Rappelons que les navires sont des *objets de droits spéciaux* qui ne rentrent pas dans le dilemme : meuble-immeuble du droit français.

1. Il existe en droit anglais des créances privilégiées qui le sont, soit à raison de leur nature ou par le vœu d'une loi, soit encore par la convention des parties, les premières s'appellent *liens*, les dernières *mortgages*.

Certains de ces liens qui correspondent plus ou moins à nos privilèges, dits de droit civil, exigent la possession dans le chef du créancier. Ce sont les liens *at common law* ou possessoires.

D'autres, spéciaux au droit maritime, n'exigent pas la possession et comportent une sorte de droit de suite subordonné à une action judiciaire spéciale devant la Cour d'Amirauté, « *l'Enforcement* » du *lien*. Ce sont les *maritime liens* qui correspondent à nos privilèges maritimes et qui se complètent par les *statutory liens*, droit de gage à la suite d'arrêt du navire, procédure dite *in rem*.

Enfin les *mortgages* remplissent un rôle analogue à celui de nos hypothèques ou gages maritimes.

2. La loi ne fixe pas, contrairement aux autres droits, *le rang* de ces différents privilèges, et il est assez difficile d'établir une règle fixe dans les décisions de la jurisprudence. Un principe, celui des frais conservatoires, la guide pourtant d'une manière indiscutable. Les derniers services rendus, grâce auxquels des privilèges ont pu être maintenus et conservés, priment même ceux-ci.

Le *lien* pour abordage prime tous les autres.

Les autres liens viennent dans leur ordre chronologique. S'ils portent sur des frais conservatoires, l'ordre chronologique se renverse.

En cas de concours entre les liens possessoires et maritimes, les principes sont les mêmes. Le lien possessoire prime le lien maritime postérieur et il est primé par les liens maritimes antérieurs, sauf le cas de réparations au navire où le lien possessoire prime les liens mari-

(1) Loi de 1879, art. 12, 22.

times antérieurs dans la mesure où la valeur du navire a augmenté. Les *statutory liens* passent après tous ceux là.

3. Le nombre des liens est difficile à délimiter. On peut compter environ six maritimes liens sur le navire : les liens *of damage by collision*, *salvage*, *wages*, *bottomry*, *general average* et celui *for towage*, très douteux.

4. Quant aux *possessory liens*, droit de rétention sur le navire, il y a celui *for repairs*.

4*bis*. Il y a *statutory lien* là où il y a action *in rem*, arrêt ou saisie du navire.

5. *Le Fret* est compris dans le lien maritime sur le navire. En cas de prêt à la grosse, le fret semble pouvoir faire l'objet d'une garantie séparée et subsidiaire à celle du navire.

6. Quant à la *Cargaison*, elle ne peut être l'objet d'un prêt à la grosse et d'un lien de ce chef qu'après affectation du navire et du fret.

Elle peut, comme en droit français, être l'objet d'un droit de rétention qui prend la forme de deux *liens possessoires* dans les cas analogues à ceux du droit français le *lien for freight* et le *lien for general average*.

7. Au lieu et place de l'hypothèque maritime le droit anglais possède les *Mortgages*. C'est un droit de propriété conditionnel au non-paiement de la dette à l'échéance. Il ne comporte donc ni droit de suite ni droit de préférence. mais le droit du créancier de se mettre en possession de l'objet gagé à l'échéance s'il y a non-paiement.

Les mortgages sont inscrits. Ils se priment par ordre de date. Le fret peut être mortgagé.

8. Les *liens* ne sont pas inscrits.

9. Les liens et mortgages *s'éteignent* par la vente judiciaire du navire. Celle-ci s'obtient notamment par la procédure d'*enforcement* du *lien* devant la Cour d'amirauté ou une *action in rem*.

10. Les *preuves* et justifications ne sont pas réglées pour les *liens*. Pour les mortgages il y a inscription.

11. La mise à la chaîne d'un navire prend le nom *d'action in rem* et relève de la Cour d'amirauté.

12. *Particularités :* Les liens sont peu nombreux, les mortgages sont inscrits au registre des navires et exécutables suivant les désirs des créanciers qui n'ont qu'à prendre possession en cas de non-paiement. Le crédit possède dans ces deux garanties des bases sérieuses (1).

(1) Nous annexons à cet exposé sommaire des droits réels anglais, un exposé détaillé des privilèges (liens) et hypothèques (mort-gages).

C. — Analyse détaillée du Droit anglais.

A. — Les Privilèges (Liens).

396. — Généralités. — 1. *Définition du lien.* — « Le *Lien*, dit M. Lehr (1), est le droit en vertu duquel une personne retient un ou plusieurs objets appartenant à une autre jusqu'à ce que celle-ci lui ait remboursé ce qu'elle lui doit. »

2. *Source des liens.* — Ce privilège appartient en général aux intermédiaires soit de par la loi (*at common law*) (2) : voituriers, aubergistes, artisans, soit de par les usages de certaines industries ou commerces, propriétaires de quai de débarquement, courtiers d'assurances, par exemple, soit par un contrat exprès, soit par la loi maritime (3), comme en cas de sauvetage ou d'avaries, soit en cas de procédure *in rem*.

Ces privilèges étant exceptionnels sont en général d'interprétation stricte.

3. *Division des liens.* — Outre les liens généraux qui s'inspirent de la définition ci-dessus donnée, il y a des liens spéciaux au droit maritime, dits « *maritime liens* ». Les liens généraux (*possessory liens*) sont généralement de la compétence des *courts of common law*. On les

(1) *Droit anglais*, p. 392.

(2) Le lien « at common law » dépend de la possession des choses sur lesquelles on a le lien.

(3) Le lien maritime naît du moment du sauvetage ou de l'abordage, etc., sans possession. Il naît dans les cas de 1° gages; 2° « bottomry » ou hypothèque du navire; 3° sauvetage; 4° abordage; 5° et quelques autres.

Le lien « en equity » comme le lien maritime ne dépend pas de la possession. C'est le droit du vendeur de « real property », c'est-à-dire d'immeuble dans le cas où l'acheteur ne lui paye pas, de recouvrer sa propriété.

Equity : Droit résultant de l'interprétation des lois d'après la cause qui a déterminé leur existence (Backstone).

Common law : Droit résultant de l'interprétation stricte des lois.

appelle communément *Liens of the common law* par opposition aux « *Maritime liens.* » La principale différence entre eux c'est que les premiers exigent, comme notre gage, la *possession* dans le chef du créancier, tandis qu'elle n'est *pas nécessaire* aux seconds. Les premiers se bornent donc à un simple *droit de rétention.* Les autres ont un *droit de suite.* En *matière* maritime on rencontre outre ces deux classes de *liens*, les *statutory liens* qui appartiennent au demandeur d'une action *in rem*, accueillie par la Cour d'amirauté et correspondent au Droit de gage judiciaire de certaines législations continentales.

397. — Liens possessoires (of the common law) (1). — 1. *Condition essentielle du lien en « common law »*. Pour exercer ce droit de rétention, il faut en tous cas avoir la possession de l'objet. *No lien without possession.* C'est une question de fait que celle de savoir quand on a la possession d'un navire. Il a été jugé que des ingénieurs réparant un navire placé en leur nom dans un dock et malgré la présence d'un délégué du propriétaire, avaient jusqu'à réception des travaux une possession suffisante (3).

A. — 2. *Liens possessoires sur le navire.* — Fournitures faites au navire. Il n'y a aucun lien qui favorise l'industriel ou le commerçant qui a fourni pour un navire des agrès ou apparaux, victuailles ou toute autre fourniture de nécessité (2), cependant il jouit d'un lien « of the common law » — purement possessoire — s'il est encore en possession légale du navire.

3. *Lien du constructeur pour réparation.* La Cour d'amirauté (Admiralty Division) est d'accord pour dire que le constructeur n'a pas un maritime lien du fait d'un possessory lien. S'il veut l'exercer, il doit rechercher le navire et le faire mettre à la chaîne (3).

B. — 4. *Liens possessoires sur l'objet du transport.* — Ils com-

(1) Equivalents en droit français : Droit de rétention et gage.

(2) Abbott, p. 1022.

(3) Le lien possessoire une fois perdu est perdu pour toujours. Quand on quitte la possession *volontairement*, même pour un moment, en faveur du propriétaire, le lien cesse.

prennent des liens sur la cargaison et sur les bagages des passagers.

5. *Possessory liens sur la cargaison.* — Les liens « at common law » (droits de rétention) qui portent *sur la cargaison*, sont les suivants (1) :

1° Lien for freight.

2° Lien for general average.

Il n'y a pas de privilège pour retard (for demurrage) ni pour dommages-intérêts en cas d'arrêt du navire (damages for detaining the ship), ni pour dead freight (fret mort), ni en compensation d'un manquant dans le chargement de la cargaison convenue, ni pour droits de pilotage ou de port.

Il n'y aurait *lien* que s'il y avait convention expresse. Même dans ce cas, si les connaissements n'y sont pas conformes et ne font pas mention du lien, celui-ci est sans effet (2).

6. *Lien for freight.* — Le propriétaire du navire jouit du privilège de *retenir* les marchandises chargées jusqu'à ce que le fret lui soit payé, sans avoir le droit d'en disposer et, par exemple, de les vendre.

Ce lien existe *de droit (at common law)* pour tous les genres de transport.

7. *Créance dont il dépend.* — Le lien for freight tient à la nature même du contrat de transport dont il dépend. Pour qu'on ne le suppose pas, il faut qu'il ait été formellement écarté (3).

Le lien existe aussi bien pour les chartes-parties que pour le contrat sur connaissements (4).

Il porte sur le fret de toutes les marchandises transportées pour le même destinataire et non sur d'autres frets qui seraient dus et si certaines marchandises ont déjà été délivrées. Il y a lien pour leur fret sur les marchandises non encore livrées.

Le *Privy Council* a décidé dans deux affaires que le fret pour lequel le propriétaire du navire possède *lien* sur la cargaison est borné au fret proprement dit (5), c'est-à-dire « la somme à payer au fréteur pour le transport et la délivraison de ses marchandises ».

(1) Carver, pp. 295 et 442, section.

(2) Par exemple, un propriétaire de navire ne peut invoquer de lien sur les marchandises transportées par celui qui lui a loué le navire entier pour faire lui-même le commerce de transport.

(3) Carver, n° 654.

(4) Id., n° 555.

(5) Abbott, pp. 368, 369, 570-574.

Ce *lien* tombe lorsque le transporteur n'arrive pas à sa destination, c'est-à-dire ne remplit pas son obligation.

8. *La possession des marchandises est indispensable.* — Pour que ce *lien* existe, le propriétaire du navire doit ne pas avoir abandonné la possession des marchandises.

La possession comprend les *corpus* et *animus* romains, mais le *corpus* est secondaire. L'*animus possidendi* est essentiel. Dans le premier cas, réunion du *corpus* et de l'*animus*, elle est dite *actual* ou effective, dans le second, *constructive* ou implicite.

Ainsi, ce lien cesse lorsque le capitaine, sauf obligation légale ou administrative de le faire, met la marchandise à terre (1).

Un simple courtier n'a pas pouvoir d'y renoncer (2).

9. *Lien for general average (avarie grosse).* — Au cas de perte due à avarie grosse, la loi impose au capitaine l'obligation d'en faire faire la répartition, d'obtenir des chargeurs contribution aux dites avaries, des garanties pour leur montant et de *détenir* au besoin la cargaison dans ce but (3).

Les chargeurs poursuivis peuvent se retourner contre d'autres ou le propriétaire. Ces actions ne sont pas *in rem*, mais *in personam*, parce que le lien est un droit de rétention *(at common law)*. On ne peut pas procéder *in rem*, sauf dans le cas où on a un lien *maritime*. La procédure *in rem* appartient à la Cour d'amirauté *(the Admiralty division of the High Court)* et aux autres tribunaux qui possèdent la compétence en « amirauté ».

10. *Lien on luggage for passage money.* — Le capitaine a droit de rétention sur les bagages du passager qui ne paie pas le prix du passage, mais il ne s'étend ni au passager même, ni aux habits qu'il porte (4).

398.— Maritimes liens (5).— 1. *Définition du maritime lien.*— Les paroles suivantes de lord chief justice Jervis (6) définissent fort bien les maritimes liens.

« Un *maritime lien* ne comprend, ni n'exige possession. Le mot, en

(1) Abbott, pp. 566, 574.

(2) Voy. *Merchant shipping act Amendement act 1862*, 25 et 26 oct. c. 63; art. 63 et s. (Voy. act de 1894).

(3) Abbott, pp. 563, 574.

(4) Id , p. 564.

(5) En droit français : Privilèges maritimes.

(6) Cité par Abbott, p. 1012.

droit maritime, n'est pas pris dans le sens strict que nous lui donnons dans les « *Courts of Common law* ». Là il ne peut y avoir *lien sans possession*, effective (*actual*) ou implicite (*constructive*). Il se rapporte, au contraire, à des actions qui ne supposent et n'impliquent aucune possession. La loi civile a parfaitement compris cette distinction quand elle permet un gage avec possession et une hypothèque sans possession et quand elle maintient ce droit quelles que soient les mains entre lesquelles la chose circule (droit de suite). Puisant son origine dans cette règle de la loi civile, un *maritime lien* est bien défini par lord Tenterden un droit ou privilège sur une chose qui entre en vigueur *par une procédure légale.* M. J. Story explique que cette procédure est une procédure *in rem* et ajoute que n'importe où un *lien* ou un droit existent, la Cour d'Amirauté lui donne vigueur de contrainte par une procédure *in rem* (procédure d'*enforcement*) et est, à la vérité, la seule Cour compétente pour réaliser cette contrainte. Un maritime lien est la base de cette procédure *in rem*, qui rend parfait le droit qui est né avec le *lien* même et comme il est vrai que là où il y a un maritime lien il y a aussi une procédure *in rem*, il est aussi vrai de dire que dans tous les cas où il y a lieu à procéder *in rem*, il y a *maritime lien* (1)... »

Le maritime lien est donc un privilège attaché à certaines créances et leur accordant préférence et droit de suite sur l'objet qui les garantit.

2. *Procédure d'enforcement. — Tribunal compétent. — Pouvoirs.* — Cette procédure *in rem* s'appelle procédure d'enforcement du lien. Elle correspond *mutatis mutandis* à notre procédure en saisie. Elle débute par une *mise à la chaîne* du bateau, sauf dans le cas où *caution* est donnée (2).

C'est devant la Court of Admiralty que le créancier qui se vante d'un privilège cite le débiteur. La Cour saisie du différend répartit entre les créanciers le bien soumis à privilège et se prononce sur la priorité des privilèges entre eux (3).

(1) Cette dernière affirmation vraie à l'époque où lord Jervis parlait (1850) n'est plus entièrement vraie aujourd'hui. Elle demeure, pour tout cas de procédure *in rem*, sous l'empire de l'ancienne compétence (*inherent juridiction*) de la Cour d'Amirauté. Maintenant, le droit écrit permet la procédure *in rem* dans plusieurs cas où il n'y a pas de lien. La Cour d'Amirauté accorde maintenant des actions *in rem* là où il n'y a pas maritime lien. Ce sont, en quelque sorte, des liens en formation. Ainsi sont les *statutory liens* (voir plus loin au chapitre des saisies et ventes de navires).

(2) La procédure *in rem* devient alors procédure *in personam*.

(3) Abbott, p. 1024.

Elle a, dans le cas de compétition entre plusieurs créanciers privilégiés, le droit de répartir les « *assets* », c'est-à-dire l'actif, au mieux des intérêts communs et d'ordonner aux différents créanciers des collocations spéciales de leurs privilèges (1).

3. *Étendue : Elle comprend le fret.* — Le titulaire d'un maritime lien a le droit de procéder *in rem* aussi bien contre le fret que contre le navire (2).

4. *Droit de suite.* — La chose soumise au *lien* peut passer en d'autres mains par vente volontaire ou extrajudiciaire. Peu importe. Le *lien* demeure.

5. *Durée, extinction et suspension.* — Il s'éteint par paiement.

Il se suspend par un manque de diligence dans la réclamation de la dette, par vente du navire judiciairement opérée par la juridiction compétente, par perte de la chose (3), par l'acceptation d'une caution ou d'une sûreté équivalant au *lien* qu'elle remplace et décharge ainsi le navire.

6. *Privilège pour pilotage et remorquage.* — La question n'a jamais été vraiment discutée et décidée. Le lien pour pilotage est douteux. Selon quelques opinions judiciaires, le lien existe.

Les dépenses de remorquage et de pilotage sont supportées par le propriétaire du navire; la cargaison n'y contribue que si ce remorquage est sauvetage et alors le lien porte sur la cargaison aussi bien que sur le navire et le fret.

7. *Privilège pour sauvetage et préservation (salvage). — Droit de rétention et de suite.* — Une personne qui par son travail *sauve* ou *préserve* des marchandises que leur propriétaire ou ses agents avaient abandonnées ou ne pouvaient sauver, a par *common law*,

(1) ABBOTT, pp. 1032 et s.

(2) CARVER, n° 601.

Si c'est un *lien of damage* il pourra durer longtemps avant de s'éteindre. — Id. pour les *débours du capitaine*.

Si c'est un *lien of bottomry bond* c'est autre chose – il dure peu de temps — et le prêteur à la grosse doit être particulièrement actif. — ABBOTT, p. 1026.

(3) La transmission du prêt à la grosse (endossement par exemple) transmet le privilège avec lui. Mais il n'en est pas généralement ainsi pour les privilèges. L'avance des gages, et même les assurances ne *subrogent pas aux privilèges*, par exemple en cas d'assurance payée à un navire sinistré.

Cf. Loi maritime de 1894; dispositions sur l' « underwriting ».

droit de rétention des marchandises jusqu'à due récompense de ses peines (1).

Les solicitors qui ont occupé dans une cause intentée dans la Cour d'Amirauté ont privilège comme ayant conservé les droits qu'ils défendaient. La préférence de ce *lien* à tous les autres est très controversée (2). En tous cas ce lien n'existe que par l'ordre de la Cour devant laquelle on a intenté la cause. Et la Cour ne lui confère pas la préférence aux liens qu'auraient pu faire exécuter d'autres parties dans la même cause, par exemple une hypothèque.

Ce droit de rétention n'est pas seulement *possessory* lien *at common law* mais *maritime* lien, en cas de sauvetage.

En pratique, c'est dans les Cours d'Amirauté seulement que sont mises en jugement les causes de sauvetage et c'est le lien maritime (qui n'est pas possessoire) seulement qui y est exécuté. En effet le lien maritime résulte en tout cas de sauvetage. Sauvetage est défini par Kennedy (3) comme « un service qui sauve ou assiste la propriété maritime — un navire, son équipement, sa cargaison, débris, etc. — quand elle se trouve en danger, ou dans la mer ou sur le bord de la mer, ou dans des eaux de marée (tidal waters), pourvu que le service soit rendu volontairement, et ne soit pas commandé ni par une obligation légale, ni par le désir de se protéger, ni par le devoir officiel ».

8. *Privilège pour abordage (damage by collision).* — Il existe dans tout cas où un navire fait avarie sur mer à un autre navire ou sa cargaison. Le *sine quâ non* est que l'avarie soit faite par le navire lui-même.

Le propriétaire d'une cargaison avariée par *collision* a contre le navire dont l'armateur est déclaré en faute une *actio in rem* privilégiée par un *maritime lien.* La Cour de l'amirauté est compétente même pour vaisseaux étrangers (4).

9. *Privilège pour prêt à la grosse. Lien of bottomry for disbursements, repairs and necessaries. — Privilège d'hypothécation attaché au contrat à la grosse pour débours, réparations et ravitaillement.* — Le prêt à la grosse est un prêt fait au navire d'abord, au fret

(1) Abbott, pp. 993, 1236.
(2) Id., p. 876.
(3) *On Civil Salvage*, p. 2.
(4) Carver, p. 727.

et même à la cargaison, ensuite garanti par eux et dont le remboursement est subordonné à l'heureuse arrivée de la garantie au port de destination. En outre, le prêt pour être valable doit être fait du consentement du propriétaire et non par le capitaine seul, si celui-ci est, question de fait, à portée de consulter son propriétaire, même télégraphiquement. En pays étranger, les prêts à la grosse seront le plus souvent valables. En général ils n'engagent pas le propriétaire directement mais le capitaine et le navire.

Les contrats par lesquels un capitaine engage, « hypothèque », ainsi s'exprime littéralement le droit anglais, le navire en pays étrangers dépendent de contrats à la grosse *(Bottomry bonds)*. La validité de ces « hypothèques » qui, on le voit, n'ont rien de commun avec l'hypothèque maritime du droit français, et leur rang, sont attachés à la validité et au privilège afférant aux Bottomry bonds.

Ces contrats sont rendus très rares par le télégraphe, qui permet au capitaine de communiquer avec son armateur. Il faut une « nécessité » pour que le capitaine puisse donner un « bottomry bond ».

Quand on hypothèque la cargaison seule, on appelle ce contrat un *respondentia bond;* mais la cargaison ne peut être engagée qu'après ou en même temps que le navire et le fret.

Le « Bottomry bond » en droit anglais est donc plutôt un prêt *au navire* qu'à son propriétaire. Il existe aussi un « prêt à la grosse » qui est libre et borné à la *personne* du débiteur. Il ne donne naissance à aucun droit réel (1).

Il faut que ce prêt soit fait en pays étranger pour qu'il y ait « hypothécation ». L' « hypothécation » ne transfère pas la propriété du navire ; elle donne simplement à la créance un privilège qu'on doit faire valoir par une action judiciaire.

10. *Objet de l'hypothécation.* — Cette hypothécation a lieu *for repairs* et *for necessaries*, c'est-à-dire pour réparations et ravitaillement.

Le capitaine ne peut pas mortgager en cas de réparation, car le mortgage entame la propriété ; il doit s'en tenir au lien.

11. *Conditions de l'hypothécation.* — Elle dépend de trois conditions pour être valable : nécessité des travaux ou approvisionnements pour continuer le voyage, impossibilité de les réaliser par un autre

(1) Cf Abbott, p. 188 et s.

moyen que l'hypothécation du navire. c'est-à-dire que le crédit personnel doit avoir été impossible et enfin risque maritime (1).

12. *Loi applicable.* — L'hypothécation par bond n'est pas soumise à une formalité extérieure. Si le remboursement n'a pas lieu à l'arrivée, l'agent du prêteur assigne en exécution du lien *(enforcement)* devant la Cour d'amirauté.

Le bond est gouverné, en droit anglais, par la loi du pavillon du navire.

13. *Rang des prêts.* — Les prêts se priment par ordre de date la plus récente. Le dernier conservant les précédents (2).

14. *Privilège pour gages (wages).* — Dans une action contre un navire, si sa valeur ne suffit pas à satisfaire les créanciers intégralement, les créances des matelots pour gages passent *avant toutes les autres* par la raison que c'est par leur travail que les créanciers postérieurs ont été mis à même, par l'arrivée à destination, d'exercer leur droit (3).

Il a cependant été décidé que ce *lien* passait après celui résultant d'abordage.

Le possessory lien du constructeur qui répare un navire ne prime pas le *lien* pour gages (4) antérieurement dus. Ce dernier porte sur le frêt également comme accessoire du *lien on ship.* Ce lien sur le navire est hors commerce (5).

15. *Le capitaine jouit également d'un privilège pour gages et débours.* — A l'origine il n'existait pas (6).

399. — Liens conventionnels. — Par convention les parties peuvent s'investir de droits de rétention ou de gage, mais ces conventions n'ont d'effet que sur les contractants ou leur ayants cause (7). Ce ne sont pas à vrai dire des liens.

(1) Abbott, pp. 188 et s

(2) Id., id.

(3) Id., pp. 1020 et s.

(4) Id., pp. 1020 et s.

(5) Id., p. 1128. (Loi de 1894, § 156.)

(6) Id., p. 1021. Merchant Shipping Act., 1899, art. 167.

(7) Ces clauses sont, par exemple, ainsi conçues :

« Charterer's Liability to cease when the ship is loaded, the captain naving a lien upon the cargo for freight, dead freigth, and demurrage. »

Elles se présentent en cas de demurrage (1) ou retard, en cas de *dead freight*, fret mort.

400. — Droit du vendeur non payé. — 1. *Droit d'arrêt en transit ou cours de voyage par le vendeur non payé. — Définition.* — Le stoppage *in transitu* n'est qu'une application du droit qui appartient au vendeur qui a expédié à crédit à un destinataire qu'il apprend être insolvable avant l'arrivée à destination, de contremander la délivrance des marchandises et de leur donner un autre destinataire, fût-ce lui-même. Ce n'est pas un droit réel à vrai dire, c'est un droit de rétention, semblable à celui du vendeur sur la chose vendue jusqu'au paiement, qui existe en droit français (2). Le vendeur non payé qui conserve la *possession*, peut retenir ou revendiquer la chose déjà vendue dont le titre est à l'acheteur : si le vendeur garde le *jus disponendi*, il conserve son droit de rétention.

Un simple créancier privilégié d'un *lien* sur la marchandise n'a pas le droit de stoppage *in transitu*. Il faut être le propriétaire ou à ses droits.

2. *Définition du transit.* — Par transit on entend la situation

(1) Il y a proprement demurrage quand un navire est retenu un nombre de jours déterminé pour charger et décharger. C'est notre délai de starie et nos surestaries.

Il y a encore demurrage quand la charte partie ne parle pas de délai de starie et que le navire est retenu à quai. Il est alors dû dédommagement au navire (Cf. Carver, sect. 609). Des chartes parties portent que pour les surestaries le capitaine aura un lien sur la cargaison.

Ce demurrage comprend-il outre les staries et surestaries, toute détention du navire? Controversé (voir ci-dessus.)

Dans une charte partie on peut insérer d'avance : 1° un certain nombre de jours pour le déchargement par exemple (jours ou délai de staries); 2° un certain nombre de jours pour « demurrage » après l'expiration des jours de déchargement pour lesquels l'affréteur s'engage à payer une certaine somme par jour (surestaries). Proprement cette somme est « demurrage » et le lien pour « demurrage » la couvre. Mais après l'expiration des jours conventionnels de demurrage, si l'affréteur retient encore le navire, il doit payer des dommages-intérêts pour « détention ». Cette « détention » n'est pas un « demurrage », mais ordinairement le demurrage sert de mesure aux dommages-intérêts pour détention. Le lien pour « demurrage » s'étend aux dommages-intérêts pour la « détention ».

Si la charte partie n'exprime aucune période pour le déchargement on permet à l'affréteur une période raisonnable. S'il retient le navire après cette période il doit payer pour la « détention ».

(2) Voyez Carver, § 609.

d'une marchandise depuis le moment où elle a quitté les mains du vendeur jusqu'au moment où l'acheteur en a pris possession ou jusqu'au moment où ils ont été remis à son ordre. Le transporteur ne peut être considéré comme l'agent du destinataire alors même qu'il serait à son service, à moins que le navire ne soit affrété par lui et sous son contrôle ou qu'il n'agisse non comme transporteur mais comme agent, en vertu de fonctions expresses.

Le destinataire peut cependant prendre possession des marchandises avant la fin du voyage. Il peut également avoir endossé le connaissement à un tiers de bonne foi. Dans ces cas le droit de stoppage *in transitu* tombe.

Le vendeur est primé par toutes les créances privilégiées mortgagistes ou gagistes.

Il a un *remedy in rem* contre le navire pour refus du capitaine de lui rendre sa marchandise (1).

401. — Les actions « in Rem » et les « statutory liens ». — 1. *Définition des actions* in Rem. — Les actions *in Rem* (2) sont celles où la personne poursuivante peut agir contre la propriété du défendeur et où celle-ci sert de garantie provisionnelle à l'action. Par exemple, le demandeur met le navire du défendeur à la chaîne et celui-ci est judiciairement gardé jusqu'à ce que le procès soit fini ou que caution soit donnée. Le tribunal compétent c'est *The Probate, Divorce and Admiralty Division of the High Court of Justice* ainsi que quelques tribunaux maritimes inférieurs. Elles s'opposent aux actions *in personam* où le demandeur agit contre le défendeur ainsi qu'il est de règle en droit français.

Originairement on appelait *actions « in Rem »* celles qui avaient pour résultat d'exécuter (enforce) un maritime lien. Depuis on les a étendues.

2. *Étendue des actions* in Rem (3). — L'action *in Rem* n'exclut pas l'action *in personam*. Elle s'exerce sur tous navires même étrangers, et même en vertu de jugements étrangers ; soit pour exécuter un lien, soit pour fournir une sécurité de paiement quand il n'y a pas de lien — cas de simple saisie conservatoire.

(1) Carver, nos 510, 511, 512 et s. Voyez ci-dessous no 401.
(2) Id., no 684.
(3) Id., nos 684, 697, 700, 317, 601, 691, 685, 689, 354, 694.

Elle s'exerce pour enforcer le prêt à la grosse; pour saisir le fret et arrêter la cargaison, en cas de collision; toute personne pécuniairement intéressée peut agir *in rem* pour les dommages dont répond le propriétaire.

Pour manque dans la livraison des quantités ou des objets, on peut faire arrêt sur le navire pour le manquant constaté. Il n'est pas nécessaire que les objets n'aient pas été livrés, il suffit qu'il y ait eu perte dans le transport; si le capitaine ne stoppe pas *in transitu* le navire peut être saisi par le vendeur; les chargeurs qui ont été forcés de payer le sauvetage du navire à la suite de l'abordage fautif du capitaine peuvent répéter ce paiement contre le propriétaire du navire par une action *in rem.*

Une personne pécuniairement intéressée dans la cargaison ou des marchandises ordinairement est traitée *pro tanto* comme propriétaire mais son *remedy* n'excède pas son intérêt.

Le propriétaire a le même droit contre la cargaison.

The High Court of Admiralty a compétence sur toute revendication par le propriétaire ou destinataire ou le porteur du connaissement des marchandises transportées en Angleterre ou le pays de Galles dans tout navire quelconque pour perte ou avarie des marchandises par faute du capitaine et sauf le cas ou on constate le domicile de l'armateur d'être en Angleterre ou le pays de Galles. On peut procéder ou *in rem* ou *in personam* (1).

3. *Action in rem for repairs and necessaries* (pour ravitaillement et réparations). — « Il semble être de jurisprudence, dit Abbott, qu'un homme qui a effectué des réparations peut mettre à la chaîne un navire étranger en procédant devant l'*Admiralty Division.* Si c'est un navire anglais et que les travaux ont été exécutés ailleurs qu'à son port d'attache, si le propriétaire n'est pas domicilié en Angleterre ou pays de Galles au moment de l'intentement de l'action, ou si un navire est déjà mis à la chaîne, le réparateur peut être admis à se faire payer sur lui. Les intérêts que le débiteur possède dans le navire sont liés ainsi au profit du créancier. Si les réparations ont été faites à l'étranger sur l'ordre d'un capitaine dont les propriétaires sont domiciliés en Angleterre et pays de Galles, les réparateurs peuvent contraindre le capitaine à user à leur profit de son maritime lien *for disbursements* (2). »

(1) Admiralty Court act 1861, §§ 6 et 35.
(2) Abbott, pp. 151 et 152.

4. *Les « Brokers » n'ont pas d'action « in rem ».* — Les courtiers maritimes (*Brokers*) qui ont amené la conclusion de la charte partie ne peuvent pas agir *in rem* contre le navire n'étant, pas parties au contrat. Ils pourraient contraindre peut-être l'affréteur à agir contre le navire (1).

5. *Les Statutory liens.* — Dans tous les cas de juridiction *in rem* de l'Admiralty Court (2), ce lien est attaché au navire mis à la chaîne par le demandeur. On voit que l'action *in rem* aboutit à la constitution d'un droit réel et que c'est bien un lien en formation. Ainsi que nous l'avons énuméré aux alinéas précédents, il y a action *in rem* et *statutory lien* pour remorquage, mortgage, propriété, possession, construction, équipement, réparation, ravitaillement de navire et dommage à la cargaison importée dans la Grande-Bretagne, à moins que le propriétaire du navire y soit domicilié (3). Il semble exister également pour les dépenses et salaires dus aux *wharfs* par les propriétaires des marchandises déposées (4).

Ce *statutory lien* est une garantie qui n'entame pas les droits réels acquis antérieurement à la saisie ou par un achat fait de bonne foi. On voit que ce n'est un lien que de nom.

402. — Concours des droits réels. — Leur rang. — 1. *Ordre des privilèges entre eux.* — Ces privilèges sont rangés dans un ordre spécial, se préférant les uns aux autres d'après leur date plutôt que d'après leur valeur intrinsèque (5).

Ainsi les liens pour gages (*wages*), prêt à la grosse (*bottomry*), pilotage et sauvetage viennent en concours sauf s'ils diffèrent de date. Cependant généralement les gages passent les premiers. Le prêt à la grosse passe avant le sauvetage qui l'a précédé. Le sauvetage passe au contraire avant le prêt à la grosse qui a précédé l'événement. *Le principe est donc que les derniers services grâce auxquels les privilèges précédents ont pu être maintenus priment même ceux-ci* (6).

Dans le cas de *collision* et pour des raisons d'ordre public, le *lien of damage* prime *les liens of wages, pilotage and bottomry* dont les

(1) Carver, n° 695.
(2) Cf. ci-dessus al. 4.
(3) Abbott, p. 1022.
(4) § 499 M. sh. Act 1894.
(5) Abott, pp. 1024 et s.
(6) Voir Abbott, pp. 1024 et s.

créanciers n'ont plus que des recours personnels contre les propriétaires du navire fautif (1).

2. *Rang des liens* (2) *par rapport au prêt à la grosse.* — Passent avant le prêt à la grosse dans la répartition des « assets » :

Les *claims for salvage*,
— *for damage* survenu après le prêt,
— *for wages* du capitaine et de l'équipage,
— *for pilotage.* Pas de lien *maritime* pour *towage* et *dues* : (douteux),
— *for necessaries* qui portent sur le navire et le fret.

Quant à la *cargaison*, elle ne vient qu'après l'épuisement du navire et du fret dans la garantie du prêt à la grosse.

Le *lien for freight*, le *lien for general average*, les *liens possessoires* en général passent avant le *lien of bottomry bond on cargo.*

Les liens *ex delicto* nés de l'abordage, passent dans l'ordre des dates auxquelles ils s'attachent. Les liens de *salvage*, *wages*, *bottomry*, *disbursements* passent dans l'ordre *inverse* de date de l'attachement. Le lien pour l'abordage prime tous les autres. Les liens possessoires priment les liens maritimes qui surviennent après la possession prise et le lien possessoire prime les liens maritimes antérieurs dans le cas d'une réparation qui augmente la valeur du navire, mais seulement pour le montant de l'augmentation.

3. *Concours de liens of damage, wages and salvage.* — La question de savoir si le *lien of damage* prime les liens *of wages* et ceux *of salvage* qui se rapportent au temps qui a suivi la collision et sont donc postérieurs en date ne semble pas définitivement tranchée. Il semble que le lien *of damage* doive dans ce cas céder (3).

4. *Concours des liens sur la cargaison avec les autres. - Leur priorité.* — Les droits qui portent sur la cargaison passent avant les autres.

Ainsi le *lien* du propriétaire de navire pour le fret (lien possessoire) passe avant les autres, car le fret représente le transport lui-même. Idem pour les droits de sauvetage. Idem pour le *possessory lien of general average.* Ils passent avant le *lien of bottomry* (4).

(1) Abbott, pp. 1024 et s.
(2) Carver, n° 317.
(3) Abbott, pp. 1024 et s.
(4) Carver, p. 323.

5. *Concours des liens of common law et des maritime liens.* — Les maritime liens dans leur « enforcement », procédure d'exécution, ont la priorité sur toutes les dettes — même sur les mortgages — sauf sur les *common law liens.*

Les frais de sauvetage et les gages échus au moment où les *possessory liens* de la *common law* sont nés, passent avant eux et les grèvent. D'un autre côté le privilège du *maritime lien* se borne au navire dans l'état où le possesseur du *common law lien* par exemple, un constructeur qui l'a réparé, l'a reçu (1).

Le lien de la *common law* doit laisser faire la procédure *in rem* demandée par un *maritime lien* devant la Cour de l'amirauté (2).

6. *Concours entre lien et mortgage* (3). — Le créancier mortgagiste est primé par tous les privilèges déjà existant à la constitution du mortgage et par tous les privilèges maritimes (*maritime liens*) acquis par la suite comme ceux de prêt à la grosse (*bottomry*), de sauvetage, de gages, de pilotage et de dommage dû à la collision. Si le vaisseau est resté dans la possession du débiteur mortgageur, le lien possessoire du constructeur à qui le mortgageur a confié le navire en réparation passe avant le mortgage.

Le privilège ou hypothécation par *bottomry bond* prime le mortgage antérieur (4).

7. *Rang du vendeur non payé.* — Le droit du vendeur non payé de réclamer le *stoppage in transitu* est primé par le *possessory lien* — droit de rétention — du transporteur, du gardien ou d'autres qui l'ont à titre de dépenses faites dans l'intérêt des marchandises (5).

B. — Les mortgages.

403. — **En Angleterre,** les mortgages correspondent à notre hypothèque maritime, mais on verra qu'ils consti-

(1) Abbott, p. 1031.
(2) Id., p. 1030.
(3) Id., p. 49.
(4) Id., p. 165.
(5) Carver, no 509. Le droit de stoppage *in transitu* n'est pas un lien. Quand même le vendeur qui confie ses marchandises à un navire transporteur les soumettrait aux liens possessoires et maritimes qui peuvent s'y attacher. C'est avec cette signification seulement que l'on peut dire que ce droit est primé par un lien quelconque.

tuent un système de démembrement conventionnel de la propriété tout différent du nôtre. Nous en avons déjà indiqué la nature et exposé par quelle publicité ils étaient portés à la connaissance des tiers. Il nous reste à donner à leur sujet quelques détails complémentaires.

1. *Définition du mortgage.* — Le mortgage est la garantie, mobilière ou immobilière, dont le créancier est définitivement et légalement nanti, sous la seule réserve de la restituer si le débiteur se libère à l'échéance (1).

Ce n'est pas une vente sous clause de réméré, car le créancier mortgagiste qui prendrait possession de la garantie, serait tenu de rendre compte de sa gestion au débiteur mortgageur.

Ce n'est pas un gage, car la garantie peut demeurer entre les mains du débiteur. Ce n'est pas non plus une hypothèque, car: 1° il ne comporte pas de droit de suite; 2° la garantie peut, exceptionnellement il est vrai, être confiée au créancier.

Tant que le débiteur reste investi de la possession du mortgage, il exerce tous les droits de propriétaire qui ne fraudent pas la garantie du créancier et ne peut être privé de la possession aussi longtemps qu'il accomplit les conditions du mortgage.

2. *Nature juridique du mortgage.* — Le mortgage est un démembrement de la propriété. C'est un droit réel. Original au droit anglais, il se rapproche quelque peu de l'antichrèse. C'est cependant un droit de propriété conditionnel au non-paiement à l'échéance. Aucun droit ne peut l'attendre, sauf mortgage antérieur ou privilège (*lien*).

Il en résulte qu'il n'y a pas de droit de suite. Le créancier mortgagiste est d'avance propriétaire. Il n'y a pas non plus de droit de préférence, pour la même raison.

3. *Les mortgages maritimes.* — En matière maritime les principes sont les mêmes, mais la nature des navires et des parts de navire, qui sont avec le fret l'objet des mortgages maritimes, les a fait traiter différemment sur quelques points.

Des conditions de formes réglées dans l'Act de 1894 (art. 31 et 33 et annexes) sont nécessaires pour que le titre de mortgage soit régulier.

En outre, l'article 34 précise la situation respective du mortgagiste et du mortgageur à l'égard l'un de l'autre :

(1) LEHR, *Droit anglais*, n° 92, p. 88.

« Sous réserve de ce qui peut être nécessaire pour faire du navire ou de la part donnée en mortgage, une garantie efficace de la dette, le mortgagiste ne saurait, par l'effet du mortgage, être considéré comme le propriétaire du navire ou de la part, non plus que le mortgagiste comme en ayant perdu la propriété. »

Ainsi les deux parties sont en quelque sorte en communauté.

Mais aussi longtemps que le débiteur mortgageur remplit ses engagements, le créancier mortgagiste ne peut intervenir.

Enfin il est de règle, en matière maritime, que le débiteur conserve le mortgage.

4. — *Effets du mortgage.* — Le mortgage transfère la propriété du navire mortgagé pour autant que la garantie du prêt le nécessite.

Si le créancier mortgagiste, à l'échéance, ne prend pas possession du navire, le débiteur demeure maître de celui-ci et ne dépend nullement des ordres du créancier s'il use de bonne foi de ses droits.

S'il prend possession du navire, le créancier est par le fait substitué aux affaires du débiteur concernant le mortgage.

Il peut recourir à la saisie du navire comme prise de possession, mais si cette mesure excessive n'est pas justifiée par le péril de sa créance, il s'expose à des dommages-intérêts.

Pour qu'il y ait saisie, il faut que la sécurité du mortgagiste ait été menacée ou que le mortgageur n'ait pas rempli ses engagements.

Le créancier doit se servir du navire en bon père de famille.

Il a droit au fret à dater du jour où il prend possession du navire (1) et s'il y a mortgage d'une part de navire, il a droit à un dividende du fret proportionnel à sa part.

Le mortgageur a droit à la possession du navire tant qu'il ne manque pas à son obligation de payer la dette. Tant qu'il ne porte pas atteinte à la sécurité de la garantie, il est *dominus* et peut soit faire fructifier le navire, soit le laisser oisif (2).

5. *Effets vis-à-vis des tiers.* — Sauf les privilèges (*liens*), le mortgage ne peut pas être affecté par l'acte postérieur d'un tiers.

Ils se priment par ordre de date.

Les droits de priorité sont en raison de la date de l'enregistrement.

Le deuxième créancier mortgagiste est exposé à se voir primé par tout créancier qui, en équité, a un titre qui doit passer avant le sien

(1) Carver, n° 592.
(2) Abbott, pp. 47-48.

(*a prior equity*). Ainsi les prêts postérieurs du premier créancier mortgagiste passent avant le sien (1).

Si le premier mortgagiste a *notice* du deuxième mortgage, tout nouveau prêt consenti par lui passera après le second mortgage : et l'enregistrement tient lieu de notification.

6. *Du mortgage sur le fret.* — On peut mortgager non seulement le navire, mais le fret, à condition que l'objet soit suffisamment désigné.

Le mortgage de navire en lui-même ne constitue pas un droit sur le fret. Le principe est qu'un mortgagiste *qui prend possession* devient, d'après la loi, le propriétaire du navire et, *comme tel*, a droit à tout fret qui peut ensuite augmenter sa valeur.

D'où il résulte que :

1° Si une personne qui a une sûreté sur le fret *enforce* cette sûreté avant que le premier mortgagiste prenne possession du navire, elle ne peut être dépossédée de ce fret ;

2° Si le deuxième mortgagiste le désire, il peut rembourser le premier mortgage et prendre possession du navire. Il devient alors le propriétaire ayant droit au fret.

Le mortgage donné sur le fret passe après le premier mortgage sur le navire, mais avant les mortsgages postérieurs.

Comme le mortgagiste du fret ne peut pas prendre possession, il doit, pour rendre son privilège effectif, avertir les intéressés de son droit (1).

Un droit de ce genre sur le fret peut être *équitable* ou *légal*. Si la créance est constituée par un assignement *in writing* et notification écrite de l'assignement donnée au fréteur, c'est une créance « légale » : c'est-à-dire, elle accorde le droit « légal » au fret. Si rien de pareil n'est fait, la créance est seulement « équitable ».

Les différences suivantes existent entre créances légales et créances « équitables » :

1° Une créance « légale » a la priorité sur toute créance « équitable » même antérieure, à moins que le créancier légal ait eu connaissance de la créance équitable antérieure à l'époque où il acquiert sa propre créance ;

2° Le créancier en droit d'équité est soumis à toutes les créances « équitables » antérieures à la sienne.

(1) ABBOTT, p. 50.
(2) Id., pp. 52.

D. — **Droit comparé** *(suite).*

404. — En Espagne. — Les navires sont *meubles.* — 1. La loi établit un droit de suite privilégié pour un certain nombre de créances sur le navire limitativement indiquées dans l'article 580 du Code de commerce.

2. Cet article règle le rang et l'ordre de ces privilèges d'une manière absolument *fixe* comme en droit français.

3. Ils se répartissent en quatre catégories :

a) Les frais de justice, taxes publiques et droits de pilotage, et des frais de conservation dans le port (nos 1 à 5).

b) Les débours du dernier voyage (nos 6 et 9 *pro parte*).

c) Les débours relatifs à la construction, la réparation et l'équipement (nos 7, 8 *pro parte*, 9 *pro parte*).

d) Créances diverses : Prix du navire. Dommages-intérêts aux chargeurs (nos 8, 9 *pro parte*, 10).

Cette classification est moins nette qu'en droit français.

4. Cet ordre est *fixe*, c'est-à-dire que l'ordre chronologique des créances ne joue aucun rôle, mais leur nature seulement.

Tous les créanciers rangés sous un même numéro viennent en concours au marc le franc (art. 581), sauf en cas de prêt à la grosse (art. 730) où les derniers priment les premiers.

5. Le *Fret* ne semble pas compris dans l'objet des privilèges sur le navire, conformément au droit français, contrairement au droit allemand et anglais, sauf les *gages des marins* (art. 646) et sauf le cas de *prêt à la grosse* (art. 724) ou le fret réalisé de ce voyage est présumé affecté à la garantie en cas de prêt sur le navire.

Il existe également des privilèges de droit civil semblable aux privilèges *généraux* du droit français (art. 592 du Code de procédure civile). L'ordre en semble fixe. Les conflits entre ces privilèges et les privilèges maritimes ne semblent pas réglés.

6. Le *Chargement* ou la *Cargaison* ne sont pas compris dans l'objet des privilèges sur le navire. Cependant la cargaison est affectée au remboursement de certaines créances, c'est-à-dire : 1° du prêt à la grosse sur la cargaison (art. 724 et s.).

2° De l'action en remboursement d'avaries grosses (art. 668).

3° De l'action en paiement du fret (art. 665, 666, 667).

Cependant ces deux dernières créances ne sont pas des privilèges

complets. Elles confèrent non un droit de suite mais un *droit de rétention, de mise sous séquestre* et *de saisie.*

7. Les privilèges ne paraissent pas se transporter sur l'*indemnité d'assurance* ou de dédommagement. Quant à l'hypothèque, sauf convention, il y a transport, sur notification à l'assureur (art. 8 de la loi de 1893).

8. L'*hypothèque maritime* existe depuis le 21 août 1893. Elle est conventionnelle et peut être à ordre. Elle passe après certains privilèges de l'article 580 repris à l'article 31 et en outre après les sommes empruntées à la grosse, les avaries grosses, les réparations, et les créances antérieurement inscrites en registre, si ces dettes remplissent une série de conditions fixées par les articles 32 et suivants. Entre elles l'ordre chronologique règle le rang.

L'engagement ordinaire des navires ne paraît pas spécialement réglé sauf le cas de prêt à la grosse ou de nantissement du droit civil (art. 1863 et s.) qui exige la possession du créancier.

Il existe un *registre des navires* où sont portés notamment tous les actes constatant la création, la modification et la radiation des charges de quelque nature qu'elles soient, qui peuvent grever le navire (art. 22), entre autres les hypothèques.

9. Les privilèges et hypothèques s'*éteignent* par la vente judiciaire (art. 579 et s.).

10. *Preuves* et justifications, particularité : La loi espagnole fait intervenir des fonctionnaires maritimes, consuls et juges pour vérifier les comptes, dans une plus grande mesure qu'en droit français.

11. La *saisie* des navires est possible en tout lieu pour les privilèges, au seul port d'immatriculation pour les créances chirographaires (art. 584).

12. Prescription de *six mois* pour les frais de transport, le fret, et la contribution aux avaries (art. 951).

Prescription *d'un an* pour fournitures de construction et d'équipement aux navires (art. 952).

Idem pour les actions en délivrance de la cargaison (art. 952).

Idem pour frais de vente judiciaire d'un navire, frais de garde, navigation, port, pilotage, assistance.

Prescription *de deux ans* pour l'indemnité d'abordage.

Prescription *de trois ans* pour les assurances maritimes et prêts à la grosse (voir les articles pour le *dus a quo*).

L'action en abordage et en indemnité pour marchandises avariées exige un protêt (les mêmes articles).

L'action hypothécaire se prescrit par *dix ans* (art. 49, 1893).

13. *Particularités :* En outre elle spécifie sept cas dans lesquels le créancier peut exercer son droit contre le navire (art. 39, 1893).

Elle règle la compétence (art. 48). Enfin dans deux articles additionnels à la loi de 1893, elle organise l'émission de *cédules hypothécaires* pour les sociétés de navigation (1).

(1) Voici le texte des dispositions du Code espagnol sur les privilèges et leur rang.

(Code de commerce espagnol de 1885, trad. Jacobs et Ouwerx.)

Art. 580. — Dans toute vente judiciaire d'un navire pour le paiement de créances, le rang de celles-ci sera réglé dans l'ordre ci-après :

1° Les créances au profit du Trésor public qui seront justifiées au moyen d'une déclaration officielle de l'autorité compétente ;

2° Les frais judiciaires de la procédure selon taxe approuvée par le juge ou tribunal. — 1° Frais de justice et autres pour parvenir à la vente et à la distribution du prix en Belgique, voir le 1° Loi française ;

3° Les droits de pilotage, de tonnage, ainsi que les droits de mer et autres de ports justifiés par des déclarations suffisantes des chefs chargés du recouvrement. — 2° Droits de navigation en Belgique, voir le 2° français ;

4° Les salaires des dépositaires et des gardiens du navire et tous autres frais relatifs à sa conservation depuis l'entrée dans le port jusqu'à la vente, dont le paiement ou la débition résultent d'un compte justifié ou approuvé par le juge ou tribunal. — 3° Loi belge, voir le 3° Loi française ;

5° Le loyer du magasin où auraient été conservés les agrès et apparaux du navire, selon contrat. — 4° Loi belge, voir le 4° Loi française ;

6° Les gages dus au capitaine et à l'équipage pour le dernier voyage, lesquels seront établis moyennant une liquidation qui se fera sur le vu des rôles et des livres de comptabilité du navire, approuvée par le chef du service de la marine marchande là où il en existe un et, à son défaut, par le consul ou le juge ou tribunal. — 5° Les frais d'entretien du bâtiment (Belgique), etc. (Voir aussi 3°) ; voir le 5° Loi française ; — 6° sauvetage et assistance en Belgique, manque en Espagne ; — 7° Les loyers et gages en Belgique ; voir le 6° Loi française ;

7° Le remboursement des effets du chargement que le capitaine aurait vendus pour réparer le navire, à la condition toutefois qu'il soit prouvé que la vente a été ordonnée par jugement exécuté en observant les formalités exigées en pareil cas et qu'elle a été mentionnée sur le certificat d'inscription du navire. — 8°, 9°, 10° de la loi belge, voir le 7° et 9° Loi française ;

8° La partie du prix qui n'aurait pas été payée au dernier vendeur, les créances pendantes pour le paiement de matériaux et de main-d'œuvre se rapportant à la construction du navire qui n'a pas encore navigué et les créances provenant de la réparation et de l'équipement du navire ainsi que des approvisionnements de vivres et de combustible pour le dernier voyage. — 9° et 10° Loi belge, 15° id., voir 7° et 9° Loi française ;

Pour jouir de ce privilège, les créances contenues dans le précédent alinéa

405. — En Hollande. — Les navires sont *meubles.* — 1. La loi hollandaise établit des *privilèges* sur les navires jouissant du droit de suite et de préférence (art. 312).

En cas de vente judiciaire, les frais de justice passent d'abord.

Le surplus se classe comme suit :

I. — Les créances relatives au dernier voyage.

1° Assistance, sauvetage, pilotage;

2° Tonnage, fanaux, feux, quarantaines, droits de port;

3° Gages pour la garde du navire depuis l'entrée dans le port jusqu'au jour de vente;

4° Loyer des magasins, idem;

5° Gages du capitaine et de l'équipage depuis l'équipement complet du navire durant le voyage, soit jusque vingt et un jours après l'arrivée à destination;

6° Livraison de voiles, cordages et autres choses nécessaires et les frais d'entretien ou de réparation du bâtiment et de ses agrès et apparaux, et sommes avancées pour les besoins du navire, vente de cargaison dans ce but, et prêt à la grosse durant le voyage, soit jusque vingt et un jours après l'arrivée.

II. — Créances privilégiées durant trois années.

7° Frais de radoub;

8° Créances relatives à la construction du navire et intérêts;

devront être constatées par contrat inscrit au Registre commercial ou, si elles résultent de contrats faits en cours de voyage et avant le retour du navire au port où il est immatriculé, elles devront avoir été autorisées suivant le mode requis en pareil cas et mentionnées sur le certificat d'inscription du dit navire. — 11° Sommes avancées pour la construction d'un navire (Loi belge);

9° Les sommes empruntées à la grosse sur la coque, la quille, les agrès et les apparaux du navire, avant son départ, justifiées par des contrats passés selon les lois inscrites au Registre commercial; celles qui auraient été empruntées en cours de voyage avec l'autorisation indiquée au numéro précédent et qui remplissent les mêmes conditions ainsi que la prime d'assurance justifiée par la police du contrat ou par certificat extrait des livres du courtier. — Voir 8° et 9° Loi belge, et pour la prime d'assurance, n° 12 Loi belge. (Le prêt à la grosse comme spéculation a été supprimé.) Voir 7°, 9°, 10° Loi française.

10° L'indemnité due aux chargeurs pour la valeur des marchandises embarquées qui n'auraient pas été délivrées aux consignataires ou pour des avaries subies et dont le navire serait responsable, à la condition que le tout soit constaté par une décision judiciaire ou arbitrale. — 13° Loi belge, voir le 11° Loi française; sommes dues aux vendeurs du navire pour le prix. Cf. n° 8, Loi espagnole, voir n° 8, Loi française.

9° Prêts à la grosse pour l'armement du navire avant son départ, sauf la prime du dit emprunt;

10° Dommages-intérêts pour non délivrance de marchandises ou avaries d'icelles par faute ou baraterie du capitaine ou de l'équipage.

III. — Créances diverses (art. 315).

1° Le prix d'achat du navire et deux ans d'intérêts;

2° Créances conventionnelles gagées par le navire.

Hypothèque. — Les créances mentionnées dans cet article ne seront privilégiées que pour autant que ces privilèges ont été stipulés par acte énonçant le montant de la dette et les intérêts stipulés et inscrits au registre public des navires.

L'ordre chronologique n'influe pas sur le concours des créances d'un même numéro, sauf en cas de relâche forcée où les dettes postérieures passent avant les autres (art. 314).

2. Le *fret* ne paraît pas compris dans l'objet des privilèges sur le navire. Cependant, comme en droit français, certaines créances sont garanties par le navire *et le fret* : ainsi les loyers de l'équipage (art. 451), la créance des chargeurs en cas de baraterie de patron (art. 452); le prêt à la grosse sur le fret.

3. La *cargaison* n'est pas non plus comprise parmi les privilèges susdits, cependant le prêt à la grosse sur cargaison (art. 574), l'action en contribution d'avaries grosses sont garanties par la cargaison. — De même l'action en paiement du fret pour lequel le capitaine peut demander le dépôt de la cargaison en mains tierces.

4. Les *privilèges du Droit civil* sur les meubles (art. 177 et s., C. civ.) — les navires sont meubles — sont comme en droit français, divisés en privilèges spéciaux sur certains meubles et privilèges généraux. Leur classement a lieu suivant le principe que les frais faits pour la conservation de la chose, passent les premiers. Les privilèges généraux sur les meubles (art. 1195) sont primés par les privilèges maritimes.

5. Il n'y a pas d'*hypothèque maritime*, mais l'engagement des navires est possible (art. 315) et il est soumis à inscription (1).

6. Les nantissements et les privilèges *s'éteignent-ils* par la vente judiciaire du navire? Cela paraît être. Ils s'éteignent encore, si le navire transmis à un autre, a navigué pendant soixante jours après sa sortie du port, sous le nom et pour le compte du nouveau proprié-

(1) Loi du 21 juin 1836.

taire, sans que les créanciers aient personnellement fait protestation (art. 316), sauf vente à l'étranger.

7. Déchéance et prescription des dettes. — Si ces dettes sont privilégiées, les privilèges tombent par leur prescription. (Titre XII, livre III, C. comm.)

Prescription de six mois : Pour le droit de préférence résultant du contrat à la grosse en Europe; *un an*, en Asie, Afrique, Méditerranée, Mer Noire; *deux ans*, plus loin.

Prescription d'un an : Actions en paiement du fret; des gages de l'équipage; de la nourriture de l'équipage; de la délivrance des marchandises et paiement du prix de passage.

Prescription de 2 ans : action en contribution.

Prescription de 3 ans : actions en délivrance d'objets d'équipement du navire, en paiement de ces fournitures, radoub, etc.; dommage pour abordage.

Prescription de 5 ans ; actions résultant du contrat à la grosse ou de police d'assurance à dater du contrat.

Le serment peut être déféré au débiteur qui invoque certaines de ces prescriptions (art. 747).

L'absence d'expertise dans la délivrance des marchandises rend l'action du chargeur non recevable.

8. *Dispositions particulières*. Le vendeur d'un navire est tenu de faire connaître à l'acquéreur par une liste, toutes les créances privilégiées (art. 319 com.)

406. — **En Italie.** — Les navires sont *meubles*.

1. La loi établit un droit de suite privilégié pour un certain nombre de créances *sur le navire* limitativement indiquées dans l'art. 675; les créances peuvent être *à ordre*.

2. La loi règle leur ordre d'une manière *fixe*; on en compte treize.

3. S'écartant du droit français, elles ne se classent pas dans un ordre *absolument* fixe, qui répond à une présomption légale tirée de leur *nature* que les premières créances conservent les autres. La législation italienne présente, d'autre part, quelque analogie avec la législation allemande en ce qu'elle combine comme elle pour le rang des privilèges leur *nature* et *l'époque* de leur création, tandis que le droit anglais donne la préférence à leur ordre conservatoire c'est-à-dire chronologique renversé, s'attachant plutôt à *l'époque* de leur création.

4. Les créances privilégiées sur le navire, le fret ou la cargaison nées *dans le même port* passent avant les autres.

Après la reprise de la navigation, les créances postérieures passent avant les créances antérieures.

Sous cette réserve l'art. 675 range les treize privilèges sur le navire dans *un ordre fixe* qui correspond plus ou moins à celui du droit français (1).

(1) CHAPITRE PREMIER. — Des créances privilégiées sur le navire (1).

Art. 674. — Les navires et leurs parties sont affectés, même chez le tiers possesseur, au paiement des créances que la loi déclare privilégiées, de la manière et dans les limites déterminées ci-après :

Art. 675. — Sont privilégiées sur le navire et rangées sur son prix dans l'ordre indiqué par le présent article les créances suivantes :

1° Les frais de justice faits dans l'intérêt commun des créanciers pour des actes de conservation et d'exécution sur le navire. — Voir loi belge, n° 1, loi française, n° 1 ;

2° Les frais, indemnités et primes de sauvetage dus pour le dernier voyage, conformément aux dispositions du Code de la marine marchande. — Voir loi belge, n° 6, loi espagnole, manque ;

3° Les droits de navigation établis par la loi. — Voir loi belge n° 2, loi française, n° 2, loi espagnole, n° 3 ;

4° Le loyer des pilotes, le loyer du garde et les frais de garde du navire après son entrée dans le port. — Voir loi belge, n° 3, loi française, n° 3, loi espagnole, n° 4 ;

5° Le loyer des magasins de dépôt des agrès et apparaux du navire. — Voir loi belge, n° 4, loi française, n° 4, loi espagnole, n° 5 ;

6° Les frais d'entretien du navire et de ses agrès et apparaux après son dernier voyage et entrée au port. — Voir loi belge, n° 5, loi française, n° 5, loi espagnole, n° 4 ;

7° Les loyers, émoluments et indemnités dus conformément aux dispositions du titre III de ce livre au capitaine et aux autres gens de l'équipage pour le dernier voyage, ainsi que les rétributions dues à la caisse des invalides de la marine marchande pour le même voyage. — Voir loi belge, n° 7, loi française, n° 6, loi espagnole, n° 6.

8° Les sommes dues pour contribution d'avaries communes.

9° Les sommes du capital et d'intérêt dues pour les obligations contractées par le capitaine pour les besoins du navire dans les cas prévus par l'article 509 et avec l'accomplissement des formalités prescrites (2). — Voir loi belge, 8°, 9°, loi française, 7°, 9°, 10°, loi espagnole, 9° ;

10° Les primes d'assurance du navire et de ses accessoires pour le dernier voyage dans le cas d'une assurance au voyage ou à temps, et pour les bateaux à vapeur en

(1) Code de commerce d'Italie, trad. Bohl.

(2) Prêt à la grosse.

a) Les frais de justice et de conservation dans le port (nos 1 à 5).

b) Les débours du dernier voyage (6 à 9).

c) Le prix du navire et les indemnités et primes (10 à 13).

A remarquer que les créances relatives à la construction du navire ne sont pas privilégiées mais susceptibles de gage ou d'hypothèque.

5. *Le Fret* n'est pas compris dans l'objet des privilèges sur le navire. La loi italienne a créé huit privilèges spéciaux sur le fret (art. 673). On y retrouve aux nos 3 et 6 respectivement les droits

navigation périodique et assurés au temps, les primes correspondantes aux derniers six mois, et, en outre, dans les sociétés d'assurance mutuelle les répartitions ou les contributions pour les derniers six mois. — Voir loi belge, n° 12, loi française, n° 10, loi espagnole, n° 9;

11° Les indemnités dues aux affréteurs pour défaut de délivrance des marchandises chargées ou pour les avaries souffertes par elles par la faute de l'équipage ou du capitaine dans le dernier voyage.— Voir loi belge, n° 13, loi française, n° 11, loi espagnole, n° 10.

12° Le prix du navire encore dû au vendeur. — Voir loi belge, n° 15, loi française, n° 8, loi espagnole, n° 8.

13° Les créances indiquées en le précédent n° 9, transcrites et annotées tardivement; toute autre créance à la grosse sur le navire et les créances pour lesquelles le navire a été mis en gage.

Dans le concours de plusieurs créances mentionnées au n° 13°, la préférence est déterminée par la date de la transcription du titre et de l'inscription sur l'acte de nationalité.

Art. 676. — L'endossé, le cessionnaire, le subrogé ou le créancier qui a reçu en gage la créance sur le navire déjà transcrite et annotée peut faire annoter sur le registre de l'administration maritime et sur l'acte de nationalité l'endossement, la cession, la subrogation ou la mise en gage survenue. — Loi belge, loi française, loi espagnole, néant.

CHAPITRE II. — Des créances privilégiées sur les effets chargés.

Art. 671. — Sont privilégiées sur les effets chargés sur le navire et colloquées sur leur prix dans l'ordre indiqué dans le présent article, les créances énoncées ci-après :

1° Les frais de justice faits dans l'intérêt commun des créanciers pour des actes de conservation ou d'exécution sur les mêmes effets.

2° Les frais, indemnités et primes de sauvetage dus pour le dernier voyage, suivant les dispositions du Code de la marine marchande.

3° Les droits de douane dus pour les mêmes objets au lieu du déchargement;

4° Les frais de transport et de déchargement;

5° Le loyer des magasins où les effets déchargés ont été déposés ;

6° Les sommes dues pour contribution d'avaries communes ;

7° Les primes d'assurance ;

8° Les sommes du capital et des intérêts dues pour les obligations contractées par

garantissant les gages des marins et le prêt à la grosse en droit français. En outre on y retrouve six créances correspondant à celles de même nature qui sont garanties par le navire. 1. Les frais de justice. 2. Les frais de sauvetage. 4. La contribution d'avarie grosse. 5. Les preuves d'assurance. 7. Les indemnités aux affréteurs. 8. Tout engagement du fret. Pour leur ordre, voir ci-dessus (n° 4).

6. *La Cargaison* n'est pas comprise dans l'objet des privilèges sur le navire. Il y a des privilèges sur la cargaison au nombre de neuf.

On y retrouve aux n°s 6 et 8-9 la contribution aux avaries grosses et le prêt à la grosse sur cargaison du droit français.

Il faut y ajouter six créances. 1. Frais de justice. 2. Frais de sauvetage. 3. Droits de douane. 4. Frais de transport et de déchargement.

le capitaine sur le chargement, dans les cas prévus par l'art. 509 et avec accomplissement des formalités prescrites;

9° Tout autre prêt à la grosse ou avec gage sur le chargement, si le prêteur possède le connaissement.

Art. 672.— Les privilèges indiqués dans l'article précédent ne se conservent pas, à moins que l'action ne soit exercée dans la quinzaine après le déchargement et avant que les effets chargés ne soient passés en mains tierces.

A la saisie, à la mise en gage et à la vente en justice des objets affectés au privilège s'appliquent les règles générales établies dans le Code de procédure civile.

CHAPITRE III. — Des créances privilégiées sur le fret.

Art. 673. — Sont privilégiées sur le fret et colloquées sur son prix dans l'ordre indiqué ci-dessous, les créances suivantes :

1° Les frais de justice faits dans l'intérêt commun des créanciers pour des actes de conservation et d'exécution;

2° Les frais, indemnités et primes de sauvetage dus pour le dernier voyage, conformément aux dispositions du Code de la marine marchande ;

3° Les loyers, émoluments et indemnités dus, conformément aux dispositions du titre III de ce livre, au capitaine et aux autres gens de l'équipage pour le voyage dans lequel est acquis le fret, ainsi que les rétributions dues à la caisse des invalides de la marine marchande pour le même voyage;

4° Les sommes dues pour contribution d'avaries communes ;

5° Les primes d'assurance;

6° Les sommes du capital et de l'intérêt dues pour les obligations contractées par le capitaine sur le fret dans les cas prévus par l'article 509 et avec l'observance des formalités prescrites (1);

Les indemnités dues aux affréteurs par défaut de délivrance des marchandises chargées ou pour avaries souffertes par elles par la faute du capitaine ou de l'équipage dans le dernier voyage;

8° Toute autre dette, à la grosse ou avec gage sur le fret, transcrite et marquée sur l'acte de nationalité.

(1) Emprunt à la grosse.

5. Loyer des docks. 6. Primes d'assurance, privilèges. Ils sont soumis à la prescription de quinze jours et n'ont pas ***droit de suite*** (art. 672).

Il faut mentionner le droit de mise sous séquestre de la cargaison pour le paiement du fret (art. 579). Le droit de rétention n'existe pas. Pour leur ordre, voir ci-dessus n° 4.

7. Les ***privilèges du droit civil*** passent après ceux de la loi maritime (art. 666).

8. Il ne semble pas que les privilèges se transportent sur l'***indemnité d'assurance***.

9. L'hypothèque maritime n'existe pas, mais le navire peut être mis en gage (***pegno navale***, art. 484 et s., art. 675), de même le fret (art. 673) et la cargaison (art. 671). Ce gage passe au dernier rang des créances privilégiées.

10. Les privilèges ne sont en général pas ***inscrits***. Il en est des exceptions, notamment le prêt à la grosse et le gage du navire et celui du fret, qui doivent être inscrits sur l'acte de nationalité du navire (art. 672 et 675).

11. Les privilèges ***s'éteignent*** par une vente forcée (livre IV du Code de comm.) ou par une prescription de trois mois en cas de vente volontaire (art. 678).

12. La loi italienne règle minutieusement les ***preuves*** et justifications des privilèges (art. 677).

13. Un navire peut être ***saisi***, ou mis sous arrêt par tout créancier soit exécutoirement, soit conservatoirement (art. 879 et s.)

14. Les gages et les contrats à la grosse donnent lieu à prescription ***de trois ans*** (art. 920) à dater de l'exigibilité. L'action en indemnité d'abordage se prescrit en ***un an*** à dater du protêt (art. 923).

L'action en contribution d'avaries par ***un an*** à dater du déchargement. Les actions en paiement de fret ***un an*** après le voyage fini; celles en paiement de gages ***un an*** après le dernier voyage (art. 924).

Les actions dérivant d'une police d'assurance par ***un an*** (id.).

Les actions en paiement de fournitures au navire (art. 925) par un an, et celles en paiement de nourriture à l'équipage (id.) par ***un an*** à dater de la fourniture.

(Voir ces différents articles pour la fixation du point de départ de ces délais.)

407. — Aux États-Unis. — Le système est sensiblement celui du droit anglais. Il n'y a pas de droit de suite sur les navires pour les créances ordinaires. Il y a par contre des ***maritime liens***

variables suivant les législations particulières des Etats. Le mortgage anglais est pratiqué. Il est enregistré au bureau des douanes (1).

L'enregistrement donne rang à la date de l'inscription et conserve le gage durant cinq ans.

L'inscription fait présumer que les tiers connaissent le gage, mais la réciproque n'est pas vraie : si les tiers connaissaient l'existence du gage, ils ne peuvent exciper de l'absence d'inscription.

408. — En Grèce. — Les créances chirographaires semblent avoir droit de suite, l'art. 190 reproduisant le Code français. L'art. 191 énumère les créances privilégiées. Elles doivent être inscrites sur la lettre de mer (2).

409. — Législation japonaise. — Voici, au point de vue des privilèges, les dispositions du Code de commerce japonais :

ART. 680. Sont privilégiés sur le navire, ses accessoires et le fret non encore acquitté, ceux qui ont les créances suivantes :

1° Les frais concernant l'adjudication du navire et de ses accessoires, et les frais de conservation après le commencement de la procédure de la dite adjudication ;

2° Les frais de conservation du navire et de ses accessoires au dernier port ;

3° Toutes taxes mises au navire relativement à la navigation ;

4° Les droits de pilotage et de remorquage ;

5° Les frais de sauvetage et d'assistance ;

6° Les créances nécessitées par le besoin de continuer la navigation ;

7° Les créances du capitaine et des autres gens de mer, nées de leur contrat de louage ;

8° Les créances nées de la vente ou de la construction et de l'armement du navire dans le cas où ce dernier n'a pas encore fait de navigation après sa vente ou sa construction, et les créances concernant l'armement, les victuailles et les combustibles du navire, pour la dernière navigation ;

9° Les créances pour lesquelles l'abandon est permis d'après l'art. 544, autres que celles des n°s 2, 4 à 6 et du numéro précédent.

ART. 681. Les privilèges sur les navires, en ce qui concerne le fret,

(1) R. S. 4192.

(2) Loi du 13 nov. 1851, art. 1er.

n'existent que sur celui du voyage qui a donné lieu à des privilèges.

ART. 682. En cas de concours de plusieurs privilèges sur les navires, l'ordre de leur préférence se détermine d'après celui qui est indiqué dans l'art. 680. Néanmoins, entre les créanciers des nos 4 à 6 dudit article, celles qui sont nées les dernières, passent avant celles qui sont nées les premières.

S'il y a plusieurs créanciers privilégiés du même ordre, chacun est payé au prorata du montant de sa créance. Seulement, dans le cas où les créances des nos 4 à 6 de l'art. 680 ne sont pas nées simultanément, celles qui sont nées les dernières passent avant celles qui sont nées les premières.

Dans le cas où les privilèges sont nés relativement à plusieurs voyages, ceux qui sont nés relativement aux derniers voyages passent avant ceux qui sont nés relativement aux premiers, malgré les dispositions des deux paragraphes précédents.

ART. 683. En cas de concours des privilèges sur les navires et des autres privilèges, les premiers passent avant les autres.

ART. 684. Dans le cas où le propriétaire a cédé son navire, le cessionnaire est tenu de publier, après avoir inscrit cette cession, que les créanciers privilégiés auront à déclarer leurs créances dans un délai indiqué, qui ne peut être moindre qu'un mois.

Les privilèges s'éteignent, si les créanciers privilégiés n'ont pas déclaré leurs créances dans le délai du paragraphe précédent.

ART. 685. Les privilèges sur les navires s'éteignent, s'il s'écoule un an après leur naissance.

Le privilège du n° 8 de l'article 680 s'éteint par le départ du navire.

ART. 687. Les privilèges sur les navires s'exercent avant les hypothèques.

ART. 689. Les dispositions du présent chapitre s'appliquent dans la mesure du possible aux navires en construction.

410. — Législations Scandinaves (1). — Les navires sont des objets de droits *spéciaux* qui sortent du dilemme : meuble, immeuble. — 1. La loi établit un droit de suite privilégié pour un certain nombre de créances *sur le navire* et *sur le fret* (art. 267, 268, 269, 270, 271).

2. Quant au *rang* de ces créances, il n'est pas fixé *ne varietur*. On

(1) *Lois maritimes Scandinaves*, trad. par LUDOVIC BEAUCHET, 1895.

distingue 1° le cas où les créances ont pris naissance durant le même voyage (art. 269) ; 2° si les voyages sont différents.

Dans ce dernier cas, celles du dernier voyage priment celles des voyages antérieurs, sauf le privilège des gages des capitaines et matelots, lequel demeure durant douze mois.

Dans le cas précédent, les créances sont réglées dans un ordre fixe, établi par l'art. 268 :

1° Les Droits de pilotage, l'indemnité de sauvetage et les frais faits pour délivrer le navire des mains de l'ennemi ;

2° Les créances dues au capitaine et à l'équipage pour gages et autres créances qui prennent leur origine dans le contrat de louage de services ;

3° La contribution aux avaries ou autres frais analogues (art. 161 et 218), le prêt à la grosse et la créance du chargeur dont les effets ont été vendus pour les besoins du navire ;

4° Les créances des engagements du capitaine pour les besoins du navire, ou sur l'exécution des engagements de l'armement incombant au capitaine ès-qualités, les dommages-intérêts résultant des faits et fautes du capitaine ou de l'équipage, les avances personnelles du capitaine pour les besoins du navire.

Tous les créanciers rangés sous un même numéro viennent en concours au marc le franc, sauf pour les créances des nos 1 et 3 (art. 269) où ce n'est vrai que si elles proviennent du même cas de besoin. S'ils sont différents, la plus récente prime la plus ancienne.

On voit que les bases du système scandinave, diffèrent et du système allemand, et du système français, et du système anglais.

3. Le *fret brut* est compris dans l'objet du privilège (art. 268, al. 2).

4. L'*indemnité* représentant la perte totale ou partielle du navire ou du fret prend la place de l'objet perdu (art. 270). Si l'armateur a encaissé l'indemnité, le prix de vente du navire ou le fret, il en est personnellement tenu vis-à-vis des créanciers privilégiés (art. 272).

Cependant, l'indemnité payée par un assureur ne prend pas la place de l'objet perdu.

5. La *cargaison* n'est pas comprise dans les privilèges du navire, mais l'art. 276 énonce quels sont les privilèges sur la cargaison :

1° L'indemnité de sauvetage, et les frais faits pour délivrer les marchandises des mains de l'ennemi ;

2° La contribution d'avarie commune ou frais analogues (art. 161 et 218), la créance à la grosse et la créance du chargeur dont les marchandises ont été vendues pour compte des autres chargeurs ;

3° Les engagements contractés par le capitaine et qualifiés pour les besoins de la cargaison ; les avances et engagements personnels du capitaine dans le même but ;

4° La créance pour le fret et les surestaries ou tout autre retard de chargement ou de déchargement.

Elles suivent l'ordre fixé ci-dessus et celles du même numéro viennent en concours, sauf pour les nos 1 et 2 où, si elles ne proviennent pas du même cas de besoin, la plus récente prime la plus ancienne.

Ce privilège s'éteint par la délivrance ou la mise à la disposition des effets chargés (art. 277) ou en cas de saisie des marchandises, par la vente faite selon les règles des ventes de marchandises saisies sur navire.

L'indemnité prend la place de l'objet perdu (art. 278), sauf l'indemnité d'assurance.

Le capitaine est responsable envers les créanciers privilégiés au cas de remise de marchandises grevées à leur destinataire (art. 280). Chaque effet chargé répond de la totalité de la dette (art. 281). Le capitaine représente la cargaison vis-à-vis des créanciers (art. 282).

6. Les privilèges se *prescrivent* avec les créances qu'ils garantissent.

L'action en contribution d'avaries par *un an*, à dater de la dispache.

Les créances en indemnité pour perte ou dommages aux marchandises par *un an* à dater du déchargement.

Les autres créances en indemnité par *deux ans* à dater du dommage.

Les autres créances par *un an* à dater de l'échéance.

Le privilège des gages du capitaine et de l'équipage s'éteint *un an* après avoir quitté le bord.

Si le créancier a une action personnelle contre l'armateur ou une autre personne, les lois danoise et suédoise conservent la loi conformément au droit commun, la loi norvégienne, point.

7. L'*hypothèque maritime* existe. Les privilèges maritimes ne sont pas inscrits au registre des navires. L'hypothèque est inscrite. Elle vient après les privilèges (loi danoise 1892, art. 46).

La saisie conservatoire, arrêt, saisie-exécution ou saisie-gagerie, et la déclaration de faillite du ou des propriétaires du navire doivent être inscrites (loi danoise de 1892, art. 49).

411. — **Au Portugal** le droit de suite n'existe pas pour les créances ordinaires. Par contre, il y a des privilèges non inscrits (1) et des hypothèques inscrites au greffe du tribunal de commerce du port d'attache (2).

412. — **En Russie** les navires sont meubles. La législation russe se rattache au système baltique du gage (*Pfandrecht*). Il y a comme en droit allemand trois espèces de gages, volontaire, légal ou tacite, et judiciaire.

Le droit de gage légal est général ou spécial. Il correspond à nos privilèges généraux ou spéciaux du droit civil (3). Le quatrième des privilèges spéciaux vise les navires (4). Le droit de gage volontaire est conventionnel ou testamentaire. Le droit de gage judiciaire résulte de tout jugement définitif qui ordonne l'envoi en possession des biens du débiteur ou leur saisie au profit du créancier (5). L'article 385 du Code de commerce étend formellement les dispositions sur le gage aux prêts faits sur navire et sur cargaison (6).

L'hypothèque maritime n'existe pas. Cependant le ministre des

(1) Art. 578, C. comm. Fromajeot, *R. I. D. M.*, 17e année, p. 524.

(2) Art. 584 et 590.

(3) Ont gage général sur les biens de leur débiteur : 1° le Trésor et les communes pour les contributions ; 2° l'Etat pour les prestations lui contractuellement dues ; 3° les mineurs ou interdits contre leurs curateurs ; 4° les enfants contre leurs administrateurs légaux ; 5° le mari pour la dot de sa femme ; 6° la femme non connue pour ses reprises ; 7° l'Eglise dans certains cas.

(4) Ont gage spécial sur certains biens : 4° celui qui a fait des avances pour la restauration d'un navire sur ce navire.

(5) Lehr, *Droit civil russe*, I, p. 376.

(6) *Privilège résultant de contrat à la grosse :*

Art. 381. — L'emprunt à la grosse est un contrat de prêt d'argent avec *affectation du navire et de la cargaison* pour *sûreté* de la dette.

Art. 382. — Le capitaine ne peut affecter une partie des marchandises et, à plus forte raison, toute la cargaison pour sûreté de l'emprunt que s'il ne peut trouver les subsides nécessaires qu'en *engageant* le navire.

Art. 383. — Le capitaine ne peut *affecter le navire, la cargaison*, pour *sûreté* d'emprunt que dans le cas de nécessité extrême et seulement dans les cas suivants : 1° quand, en cours de voyage, il manque absolument de vivres ; 2° quand le navire a subi une avarie et que les agrès deviennent impropres à la navigation ; 3° quand, pour faire face à ces besoins, il n'a ni argent comptant, ni lettres de crédit ou quand ces lettres de crédit ne peuvent pas être utilisées.

Art. 384. — Si le capitaine se trouve dans la nécessité, etc .., qu'il n'ait pas à cet

affaires étrangères, d'accord avec les ministres de la justice et des finances, a autorisé les consuls russes :

1° A garantir les droits du vendeur en constituant à son profit une créance hypothécaire sur les navires achetés pour le montant de la somme restant due, cette créance ayant la priorité sur toute autre créance qui pourrait être produite.

2° A faire les inscriptions nécessaires sur les papiers de bord (1).

413. — Tel est l'exposé incomplet et sans aucun doute en plusieurs points encore inexact des législations européennes les plus importantes. Il pourra démontrer tout au moins la diversité des systèmes, la difficulté des conflits et l'utilité d'une unification. Attirons l'attention sur les qualités qu'offrent certaines de leurs institutions. L'existence d'un *registre des navires*; l'extension de l'hypothèque *conventionnelle inscrite* qui remplace des privilèges occultes et non assurables, c'est-à-dire les facilités du droit allemand ; la sûreté pratique du *mort gage*, exécutable par le créancier sans délai, facilités du droit anglais, enfin le *système complet* de la législation italienne organisant et groupant tous les cas de privilèges et d'hypothèque.

E. — Conflit des Lois.

414. — Bases juridiques. — Nature des navires. — Mobilia personam sequuntur. — Rappelons tout d'abord quelles sont les notions sur la nature des navires (2). Chez nous et dans les nations

effet l'autorisation de l'armateur, il doit, avant de procéder à ces opérations, demander au conseil l'autorisation de contracter cet emprunt.

Art. 385. — Le créancier qui a avancé une somme sous la garantie du navire, de la marchandise, est payé *conformément aux règles de droit commun* rejetant les paiements des *créanciers gagistes*.

Art. 386. — Indemnisation des chargeurs dont la marchandise a été donnée en garantie du prêt.

Privilèges pour gages :

Art. 301. — Le capitaine paye l'équipage avec les sommes *provenant du prix du fret du navire et du transport des marchandises.*

(1) *Messager officiel*, journal de Saint-Pétersbourg, 20 mai-1er juin 1899. (*Rev. int. dr. marit.*, 1900, p. 570.)

(2) Voir nos 23 et s.

qui se rattachent au droit français, les navires sont meubles. Ailleurs ce sont des objets particuliers de droit, ce qui est plus exact. Nous avons remarqué en outre que les navires sont tout autant des personnes que des choses.

Quels sont les principes reconnus dans les conflits généraux des lois nationales qui peuvent s'appliquer à ces objets de droit? Les jurisconsultes qui tiennent les navires pour des choses purement mobilières leur appliquent les règles des meubles. Ils assimilent par exemple le régime juridique d'un transatlantique à celui d'un mouchoir de poche. Mais, même en admettant le point de vue purement mobilier qui mène à ces absurdités, il faut distinguer parmi leurs théories.

En effet, si la plupart d'entre eux placent les meubles sous l'empire de la *lex rei sitæ*, c'est-à-dire du lieu où ils se trouvent, c'est un des effets de la législation du début du XIXe siècle, qui est principalement immobilière et ne leur accorde pas d'attention sérieuse. Les meubles y vivent dans le fait alors que les immeubles sont dans la loi. En fait de meubles possession vaut titre n'est que le brocard symbolique de tout leur régime.

Dès que les meubles prennent une importance, le fait de leur situation qui déterminait leur loi, cesse de jouer son rôle, la personne qui est le titulaire du droit apparaît et en réclame l'émolument. Sa nature influe sur le régime du droit entier qui cesse d'être dominé par le fait juridique et on voit l'action de ce nouveau principe consacrée par un autre brocard de l'ancien droit : *Mobilia personam sequuntur*. Les biens mobiliers suivent la loi du sujet de droit, ou comme disait le livre préliminaire du Code civil : « Le mobilier du citoyen français résidant à l'étranger est réglé par la loi française comme sa personne », de même qu'il avait dit, à un article précédent : « Les lois concernant l'état et la capacité des personnes régissent les Français, même résidant en pays étranger. » Dans l'ancien droit, le statut personnel était celui du domicile. Le Code civil a remplacé le domicile par la nationalité. Les meubles dépendent donc du pavillon.

En dépendent-ils absolument? La Cour de cassation de France a rendu sur ce point un arrêt fort important dont nous ne pouvons qu'adopter les termes (1). « Rien n'autorise, dit-elle, à conclure du silence de la loi française que les meubles doivent toujours et néces-

(1) 19 mars 1872. D. P., 1874, I, 465.

sairement être soumis à la loi étrangère. Il ne saurait en être ainsi, tout au moins dans les questions de possession, de privilège et de voies d'exécution. L'art. 3 du Code civil, qui considère l'étranger comme soumettant sa personne, par le seul fait de sa présence en France, à toutes les lois de police et de sûreté, n'a pu vouloir mettre les meubles de cet étranger hors de l'atteinte des créanciers français, dans tous les cas où ces derniers pourraient agir si ces meubles appartenaient à un Français. »

C'est en vain qu'on a essayé de discuter cette thèse (1) en disant que l'art. 3 était hors de la matière puisqu'il ne concernait que la personne de l'étranger et que l'inexistence du droit réel étranger en France ne pouvait être invoquée que pour les navires français. Il n'y a pas moyen de sortir de l'application, soit de la loi territoriale aux meubles, soit du principe « *mobilia personam sequuntur* ». Nous nous sommes ralliés au dernier, mais qu'on admette, soit l'un, soit l'autre, il est certain que la loi étrangère est en tous cas limitée par la loi nationale. Soutenir le contraire serait faire disparaître la loi nationale. On ne peut imaginer sous aucun prétexte, ni une portion du territoire soustraite à l'*imperium* d'un Etat, ni une loi qui limiterait la personnalité d'un étranger, sans limiter ce qui en est l'accessoire.

C'est en vain, d'autre part, qu'on a voulu lui donner la portée de la consécration du principe de la *lex rei sitae* (1) pour les meubles. Rien dans les principes de cet arrêt qui invoque l'ordre public du territoire applicable à toute personne, fût-elle étrangère, n'autorise pareille déduction. Le principe *mobilia personam sequuntur* est parfaitement juridique, sous l'empire du Code civil, et l'arrêt en question ne fait que l'appliquer.

Ainsi les principes généraux sur les immeubles pourraient suffire, à la rigueur, à trancher la plus grande partie des conflits et même, en admettant la nature purement mobilière des navires, on peut rejeter l'application de la *lex rei sitae*.

415. — De la Personnalité des Navires. — Mais tel n'est pas le point de vue exact. Les navires ne sont pas des meubles (3), ce sont à la fois des objets de droit spéciaux et des sujets de droit spéciaux;

(1) Franck, *L'Hypothèque maritime*, *R. D. I. M.* 1895, t. XI, p. 268.
(2) Idem.
(3) Voir nos 22 et s.

ce sont des personnes. Ils ont une nationalité, un état civil et un domicile (1). Leur reconnaissance est sanctionnée par de nombreux traités (2). Ils se rapprochent de la nature des sociétés qui, nées sous une législation déterminée, vont faire des opérations en territoire étranger. Quel sera leur régime ? Quel est le régime des sociétés étrangères ?

En principe, les personnes morales nées sous l'empire d'une loi étrangère ont dans notre pays les droits que leur confère leur nationalité (3). La raison en est, d'une part, dans les nécessités du commerce, d'autre part, dans la nature juridique des personnes morales, mieux définie depuis quelque temps. Ce qui forme la personne morale, ce n'est pas la reconnaissance de la loi, c'est le groupement réel d'intérêts ou de personnes qui est titulaire de droits communs.

La loi y ajoute sa sanction sans laquelle la personnalité n'aurait qu'un effet purement moral et n'aurait pas de suites juridiques. Elle l'ajoute dans certaines limites et sous certaines conditions, notamment sous la réserve soit de l'ordre public, soit d'une réciprocité législative ou de fait, soit à titre de courtoisie internationale *(comity)* (4). Elle suit, soit le principe de la nationalité, soit celui du domicile, soit celui du territoire (5).

Le point de savoir quelle est la nature de la société, si elle est civile ou commerciale, si elle a ou non la personnification de la loi est réglé par les mêmes vues. L'armement des navires, et le navire lui-même, qui constitue une société spéciale organisée par le Code de commerce et munie d'un représentant : l'armateur gérant et d'un procureur : le capitaine, dépendent également des mêmes principes.

416. — Les navires et le droit international des sociétés. — Ces principes ont été dégagés et mieux définis à propos des sociétés par actions, à responsabilité restreinte, spécialement les sociétés anonymes, qui ont pris dans ces cinquantes dernières années, un grand développement, et qui offrent avec les armements cette analogie que leurs risques sont limités.

(1) Voir nos 21 et s., 28, 63.

(2) Voir no 30 de l'introduction.

(3) Fœlix. *Traité de Droit international privé*, no 31.

(4) Voir no 21 de l'introduction.

(5) Voir no 21 de l'introduction; Surville et Arthuis. *Cours élémentaire de Droit international privé*, 1895, p. 171.

Sur ce terrain ou peut classer les législations selon qu'elles mettent plus ou moins de conditions à la reconnaissance des sociétés étrangères. En *Autriche*, en *Russie*, *Roumanie*, *Turquie*, chaque société doit être autorisée spécialement. En *France* l'autorisation est générale et vise toutes les sociétés d'un même pays. En *Allemagne* l'autorisation d'exercer le commerce ou l'industrie est réglée par des lois spéciales, distinctes de la reconnaissance par la justice allemande de la personnalité juridique de la société, reconnaissance qui n'est soumise à aucune condition. Cette distinction est juste et pratique.

En *Belgique* et en *Italie* le régime des sociétés étrangères est réglé par leur statut national, sauf des conditions de publicité dans l'intérêt des tiers.

Cet examen du droit comparé positif comme des conflits qui ont eu lieu entre les lois (1), amène à distinguer le droit de la personne civile étrangère comme telle et l'usage qu'elle en fait sur le territoire national, c'est-à-dire les droits qu'elle y réclame, conformément à la capacité que lui confère son pays d'origine.

Nous avons déjà, à propos du domicile des navires en Belgique, indiqué sur quelles bases cette distinction repose. Le domicile du navire est l'endroit du territoire belge où il se trouve, à moins que l'armement qu'il représente ait un siège fixe d'opérations en Belgique, ou que le navire y ait un port d'attache. La loi belge sur les sociétés anonymes s'inspire des mêmes principes, lorsqu'elle dit que les sociétés étrangères qui ont une succursale ou un siège d'opérations en Belgique, seront soumises à certaines conditions et la loi allemande sur l'industrie applique avec justesse ces idées (2), quand elle distingue la reconnaissance de l'être juridique de son droit d'exercer l'industrie sur le territoire.

Ces principes ont guidé l'Institut de droit international lorsqu'il a recommandé les règles suivantes (3) :

Art. 1er. Les sociétés par actions, constituées conformément aux lois de leur pays d'origine, ont, sans qu'une autorisation générale ou spéciale leur soit nécessaire, le droit d'ester en justice dans les autres pays.

Elles ont le droit d'y faire des opérations en observant les lois et règlements d'ordre public, d'y établir des agences ou sièges quelconques d'opérations.

(1) Weiss, *Traité de droit international privé*, t. II, p. 419

(2) *Gewerbeordnung* du 21 juin 1869.

(3) Lyon-Caen, *Traité de droit commercial*, t. II, n° 1172; *Des sociétés*.

Art. 2. Le fonctionnement des sociétés par actions, les pouvoirs, les obligations et la responsabilité de leurs représentants sont régis, dans les autres Etats, par les lois du pays d'origine de ces sociétés.

Art. 3. Les sociétés par actions qui établissent des succursales ou sièges d'opérations dans un pays étranger, doivent y remplir les formalités de publicité prescrites par les lois de ce pays.

Le défaut d'accomplissement de ces formalités ne rend pas nulles les opérations faites par les succursales. Mais les administrateurs et représentants des sociétés peuvent être déclarés responsables, d'après la loi du pays où la contravention a été commise, de toutes les opérations faites dans ce pays.

Art. 4. Les conditions, soit de l'émission, soit de la négociation d'actions ou d'obligations des sociétés étrangères, sont celles qu'exige la loi du pays dans lequel l'émission ou la négociation a lieu.

Art. 5. On doit considérer comme pays d'origine d'une société par actions le pays dans lequel est établi sans fraude son siège légal (1).

417. — Armement et propriété. — Droit en puissance et en exercice. — Souveraineté et crédit. — Il résulte de cet examen de la question que l'armement des navires ou, comme le dit la loi maritime, leur copropriété, constitue, en principe, une société. La personnalité du navire la représente. Il y aurait donc lieu, en droit international privé, de reconnaître à l'étranger l'existence de cette personnalité dans les limites, bien entendu, où les lois nationales permettent l'exercice de son industrie ou de son commerce.

Nous aboutissons à cette conclusion que, de même que l'ancien principe : *mobilia personam sequuntur*, la loi de la personne, c'est-à-dire, en matière maritime, la loi du pavillon régit les navires.

Mais les régit-elle exclusivement et sans partage ? C'est ici qu'il nous faut rappeler la distinction essentielle que nous avons faite (2) entre l'Armement, entreprise commerciale, et la Propriété, droit civil.

Ce que nous avons dit de l'existence de la personnalité des navires et de sa reconnaissance en droit international, se rapporte à l'armement. L'armement, pour employer une ancienne expression, est « de statut personnel ». Mais la propriété est un droit réel. L'ordre public

(1) Institut de droit international. Session tenue à Hambourg au mois de septembre 1891.

(2) Voir n° 152.

et l'existence de la souveraineté politique dépendent de son régime. Quoi de surprenant que la loi du pavillon cesse d'avoir son empire là où l'imperium national est en jeu? La propriété des navires dépend donc du statut réel.

De là le conflit et les difficultés. En effet, si on peut distinguer en principe ce qui est armement et copropriété. l'application en est parfois délicate. En effet, la propriété, le droit patrimonial par excellence, est une base indispensable à l'exercice de l'armement. L'un ne se comprend pas sans l'autre. De là vient que les armements étrangers réclament l'application de leur loi dans tout ce qui concerne la propriété, c'est-à-dire leur crédit. Habitués à la gestion de leur patrimoine, ils se trouvent entravés par la nécessité temporaire de se placer sous un droit patrimonial étranger.

D'autre part, l'exercice d'une industrie et d'un commerce étant déjà soumis à une réglementation nationale que doivent respecter les étrangers, à plus forte raison le droit de propriété, qui est une des bases sociales de l'Etat contemporain, va-t-il dépendre de la loi où il est mis en œuvre ou en question.

La vérité est tout aussi visible dans le cas où il s'agit des démembrements de la propriété que de celle-ci, pleine et entière. Les relations des armateurs ou copropriétaires avec les tiers, les garanties que peut offrir le navire dans les transactions qu'ils nouent les uns avec les autres, tout aussi bien que le droit total d'en jouir et d'en disposer, forment des parties essentielles de ce qu'on appelle la foi publique et constituent, au point de vue de la cohésion nationale et de la souveraineté politique, un élément tout aussi grave que la propriété des choses matérielles. Le crédit réel maritime dépend donc de l'ordre public national.

Notre principe, à savoir que la loi du pavillon est la loi de la personnalité des navires, leur base profonde, leur droit en puissance, leur tréfonds juridique, mais que l'exercice de ce droit peut être entravé par des raisons d'ordre public et de souveraineté nationale, se trouve ainsi, croyons-nous, complètement démontré.

Il nous reste, d'après ces considérations générales, à examiner les différents démembrements de la propriété et leurs conflits.

418. – Conflit des lois. — Nous avons déjà vu quelles difficultés soulèvent l'application du droit de suite, l'hypothèque maritime, les privilèges, leur preuve, leur concours

et leur classement et comment ces difficultés ont été partiellement résolues en Belgique par la loi de 1879. Elles se représentent en droit international privé et sont aggravées par la divergence des législations en conflit. Nous avons donné des preuves de la diversité des lois sous ce rapport.

419. — Conflits relatifs à la propriété des navires. — Nous avons examiné antérieurement (1) les questions relatives à l'acquisition de la propriété et à sa transmission. Le régime général de la propriété est soumis aux mêmes règles.

La loi du pavillon est la base et le point de départ de tout le régime. Elle régit toute l'entreprise maritime et par conséquent la propriété qui en est l'instrument principal. Elle suit le navire en pays étranger et les droits qu'elle lui conférait y subsistent. Tel est le principe.

Ce principe doit s'accommoder bien entendu selon les divers systèmes appliqués en droit international positif. Il faut distinguer si les pays observent la réciprocité diplomatique, la réciprocité de fait ou la simple courtoisie (2). Si l'article 11 du Code civil, par exemple, est en vigueur, la loi du pavillon étranger ne sera pas prolongée dans le pays, sauf traité. C'est le cas en Belgique.

Ceci réglé, la loi du pavillon se heurte à l'application d'autres lois nationales. C'est la loi du lieu où se trouve le navire, *lex rei sitae*. C'est la loi du tribunal saisi d'une contestation, *lex fori*. C'est la loi du lieu où un acte juridique est né, *lex loci*.

La *lex rei sitae* doit être absolument écartée. Le navire est essentiellement vagabond. L'endroit où il séjourne n'a pas d'importance tant qu'il ne concorde pas avec la création de droits ou l'existence de litiges. Excellente pour les meubles ordinaires, la *lex rei sitae* ne convient pas aux navires (3).

(1) Voir nº 118.
(2) Voir nº 119 de l'Introduction.
(3) Voir nº 188

La *lex fori* et la *lex loci* soulèvent des questions plus sérieuses. Un tribunal doit-il appliquer la loi étrangère? Le lieu où est né un acte juridique détermine-t-il sa nature? Les deux questions appellent une solution négative. Un tribunal n'est, en règle, créé que pour appliquer sa propre loi. En dehors de ses limites, en dehors du territoire, il n'a pas à connaître des autres lois et n'a aucune compétence. La rigueur de cette solution est palliée par le fait que, en dehors des lois, les contestations qui se prolongent sur le territoire national rentrent dans la liberté des créations juridiques. Un contrat passé à l'étranger existe comme tel, abstraction faite de l'applicabilité de la loi belge. Comment un tribunal belge saisi d'un litige à propos de ce contrat étranger devra-t-il en envisager ce *negotium?* Comme une création qui n'est limitée que par les conditions de sa naissance. C'est ainsi que, en droit positif belge, il faudrait distinguer s'il y a ou non traité réciproque. Dans l'affirmative, le tribunal devra prolonger le droit étranger en Belgique, c'est-à-dire qu'il sera lié par la législation qui le régissait hors frontières. Dans la négative, le tribunal reprendra toute sa liberté. Mais on imaginerait difficilement que cette liberté puisse aller jusqu'à nier l'existence de la loi du pavillon. Le droit qui régit le navire existe à l'état naturel. La sanction politique manque, mais à part cet élément tous les autres existent. Le tribunal peut précisément y ajouter cette sanction (1) dans tous les cas qui ne violent pas l'ordre public national.

Qu'est-ce que la sanction judiciaire? C'est une des expressions de la force publique, de l'ordre, de la souveraineté. On voit immédiatement pourquoi le tribunal n'a plus qu'à vérifier, comme on le dit, « si l'ordre public permet l'application de la loi du pavillon. » C'est que la sanction dont il dispose dépend de l'ordre public. L'expression n'est, du reste, pas tout à fait exacte.

Le tribunal n'applique pas la loi du pavillon. Il crée la solution qu'il impose. Mais il la crée avec les éléments que, notamment, la loi du pavillon lui fournit. C'est une application nouvelle, une contribution au progrès du Droit qui est son fait, mais qui lui est imposée par la réalité des éléments juridiques, qui lui sont soumis et en premier lieu par la loi du pavillon.

La réponse est la même pour la *lex loci.* Le lieu de naissance d'un acte influe sur sa nature, mais il appartient aux tribunaux nationaux d'apprécier dans quelle mesure. L'adage *Locus regit actum* ne régit

(1) Voir n° 415.

en général que les formalités extérieures des actes. Le fond du droit en est le plus souvent indépendant. La matière des délits et des quasi-délits est généralement gouvernée par la *lex loci*. La raison en est facile à saisir. Ces actes juridiques s'appuyant sur la violation d'une loi qui est celle du pays où ils ont été commis, il ne serait pas possible au tribunal belge qui en connaît de négliger un élément juridique aussi important. Mais rien n'empêcherait un tribunal belge de s'appuyer sur des éléments tirés de la loi du pavillon pour établir la faute quasi délictuelle. Rien ne l'empêche, par exemple, de la faire dépendre d'une décision disciplinaire rendue contre un capitaine et lui imputant violation des règlements de sa nation, c'est-à-dire de la loi de son pavillon.

Telles sont les règles applicables aux navires, à leur propriété, à ses démembrements. Nous avons, en ce qui concerne la propriété en général et ses transmissions, examiné les cas les plus intéressants (1). Il nous reste à en faire autant pour les démembrements de ce droit.

420. — Quelle est la loi qui régit les droits réels maritimes, notamment l'hypothèque? — C'est la *lex rei sitae*, répondent la plupart des auteurs (2). Pareille réponse n'est pas exacte. Tout d'abord elle ne tranche aucune question en matière maritime. En effet, la *lex rei sitae* est une notion terrestre et immobilière. Un immeuble ne peut être déplacé. Il en est autrement d'un navire. Dire qu'il est régi par la *lex rei sitae*, c'est ne répondre à rien puisqu'il s'agit aussitôt de déterminer quel est l'endroit de la situation d'un navire, et notamment de choisir entre la loi du lieu où il est réellement et celle du port d'attache.

En outre, il n'est pas même exact de dire que la *lex rei sitae* détermine le sort des droits immobiliers. En effet, si l'ordre public d'un pays n'est pas intéressé à certaines clauses hypothécaires, on pourra parfaitement admettre entre parties, l'applicabilité de dérogations conventionnelles puisées dans la loi étrangère. Il en est ainsi dans l'indivisibilité de l'hypothèque à laquelle il est permis de renoncer (3).

La question est donc non pas une question de situation matérielle des biens, mais d'ordre public national, organisant le crédit, soit sur

(1) Voir n° 188.

(2) PAND. B., v° *Hypothèque (en général)*, n°s 59 et s.

(3) PAND. B., v° *Hypothèque (Droit international)*, n° 4. — LAURENT, *Dr. intern.*, t. VII, n° 372.

le territoire, soit sur les navires battant pavillon national, portions mouvantes du territoire. En se plaçant à ce point de vue, le seul admissible, la règle est que la loi nationale, c'est-à-dire celle du pavillon, détermine quels sont les droits du navire. Ces droits, qui comprennent tous les démembrements de la propriété, suivent le navire en quelque endroit qu'il se trouve.

Mais s'il est dans un pays dont la législation diffère de celle du port d'attache, l'exécution de ses droits nationaux peut être entravée par l'ordre public du pays. Si la législation sur le crédit réel maritime est basée sur des principes semblables à ceux du port d'attache, rien ne s'opposera en territoire étranger à l'exécution des droits en question, à condition, d'accomplir, en vertu du principe *locus regit actum*, toutes les formalités extrinsèques de la loi étrangère.

Nous pouvons donc répondre que c'est la loi du pavillon qui règle *en puissance*, l'hypothèque maritime quant aux éléments essentiels du droit, mais que dès qu'il s'agit d'exécution et qu'il faut passer de la puissance à l'*acte*, et surtout que cette exécution vise les droits des tiers qui sont garantis par la loi, et d'ordre public par conséquent, il faut combiner ces principes avec l'ordre public du pays où l'exécution est poursuivie (1).

Cette thèse n'est pas absolument admise par la jurisprudence belge. Celle-ci se refuse, l'ordre public sauf, à voir une loi étrangère supplanter, en cette matière, une loi belge (2). Elle ne va jusqu'à admettre la loi étrangère que si celle-ci est conforme à la loi belge (3). Les *Pandectes Belges* (4) combattent vivement cette doctrine et y opposent d'une manière absolue la loi du pavillon. Ces deux manières de voir sont l'une et l'autre exagérées. On se demande pourquoi, l'ordre public sauf, la volonté des parties qui a suivi la loi étrangère ne serait pas respectée? Mais d'autre part, les tribunaux ont le droit d'apprécier, en matière de crédit, à quel degré certaines prescriptions légales sont impératives et si l'ordre public s'y attache. L'ordre public peut-il admettre qu'on donne plus d'effet en Belgique à une hypothèque étrangère qu'à une hypothèque belge? On peut estimer que non, et par conséquent, approuver, sinon dans leurs motifs au moins

(1) PAND. B., v° *Hypothèque maritime*, n°s 47 et s.; DESJARDINS, t. Ier, n° 104.
(2) Anvers, 17 mai 1878 et Brux., 27 déc. 1879, *Pas.*, 1880, p. 109. — Brux., 21 déc. 1887, *Pas.*, 1888, p. 193. — Brux., 14 avril 1888, *Pas.*, p. 325.
(3) JACOBS, t. II, n° 563, p. 60.
(4) v° *Hypothèque maritime (Dr. intern. privé)*, n° 59.

dans leur décision, une bonne partie des arrêts rendus. Il est bon, dans des cas semblables, de recommander de se mettre en règle non seulement avec la loi du port d'attache mais encore, si possible, avec celle du pays où l'exécution se poursuit.

On remarquera que, des divers principes : loi du pavillon, *lex loci*, *lex fori*, *lex rei sitae*, etc., nous n'en conservons que deux : la loi du pavillon, d'une part, qui est la charte du navire et le fondement de tous ses droits, et, d'autre part, l'ordre public du lieu où un acte d'exécution se poursuit. La détermination de ce qui est d'ordre public peut varier de pays à pays, mais, en général, les contrats passés sous l'empire d'une loi doivent être intégralement respectés. La volonté des contractants est souveraine à l'étranger sur le fond d'un droit tout aussi bien que dans sa forme. Il n'en est autrement que si l'exécution de ces actes est poursuivie en Belgique. Alors même il importe encore de maintenir autant qu'il est possible leur complète intégrité. Un fait volontairement accompli en dehors des lois belges n'est nullement inexistant. L'ordre public s'impose, au contraire, énergiquement, dans les mesures d'exécution qui empruntent les voies administratives ou judiciaires, parce qu'elles touchent à la sanction politique que décrètent les autorités et les tribunaux et qui est nécessairement d'ordre public.

421. — Un navire étranger peut-il être engagé ou hypothéqué en Belgique? — Rien ne l'interdit. Les navires sont des meubles ; leur nature est d'être des meubles de passage. Pourquoi leur passage sous l'empire de la loi ne serait-il pas régi par elle aussi bien en ce qui concerne l'hypothèque démembrement de la propriété, qu'en ce qui concerne la propriété totale? L'usage des lois belges n'est réservé aux nationaux que dans des cas exceptionnels. Il faut donc répondre affirmativement (1).

La loi belge sera donc suivie tant pour le fond que pour la forme. Mais la valeur de pareille hypothèque dépassera-t-elle les frontières du pays? On peut admettre que, si le fond du Droit est le même dans un pays étranger qu'en Belgique et que les éléments essentiels de la validité de l'hypothèque sont réunis, le titre belge pourra parfaitement servir de base au titre étranger. On peut même soutenir que le principe *locus regit actum* consacre la validité du titre belge, mais il ne faut pas perdre de vue que les conditions de publicité échappent

(1) PAND. B., v° *Hypoth. mar. (Droit int. privé).*

à cette règle. En effet, elles sont généralement d'ordre public vis-à-vis des tiers.

422. — Les hypothèques passées en pays étranger sont-elles applicables en Belgique à des navires, soit étrangers, soit belges? — Le principe qu'il ne faut pas perdre de vue pour résoudre cette question, c'est que, en premier rang, c'est la loi du pavillon qui détermine la loi des navires, en deuxième rang, c'est l'ordre public national qui peut la restreindre. Il s'ensuit que pour les navires étrangers ou belges les hypothèques passées à l'étranger ne seront applicables en Belgique que si la loi au pavillon le permet, et si l'ordre public belge n'y est pas contraire.

Quant aux hypothèques passées à l'étranger sur navires belges, elles sont régies par l'article 77 de la loi belge de 1851, c'est à-dire que l'acte constitutif doit être revêtu du visa du président du tribunal civil du port d'attache. Il est de principe que toutes les dispositions générales de la loi de 1851 sur les hypothèques qui ne sont pas incompatibles avec la nature des relations maritimes complètent la loi spéciale sur l'hypothèque maritime de 1879 (1).

L'acte constitutif peut donc être rédigé à l'étranger dans les formes extrinsèques en usage à l'étranger, mais pour valoir en Belgique, les formes intrinsèques de la loi belge doivent être observées.

Quant aux hypothèques passées à l'étranger sur navires étrangers, sont-elles applicables en Belgique? Assurément (2). Elles sont soumises à la loi du pavillon. Mais pour leur exécution en Belgique, sont-elles soustraites à la loi belge? En aucune façon. Si l'exécution d'une loi étrangère viole l'ordre public belge, les tribunaux ont l'obligation de statuer, même d'office, et de repousser l'application des lois étrangères. A plus forte raison l'article 77 de la loi belge de 1851 est-il applicable, et le visa du président nécessaire.

(1) En France, c'est l'art. 2128 du Code civil qui est en vigueur. Il interdit tout effet aux hypothèques passées à l'étranger sur les biens situés en France. Mais la loi française de 1885 sur l'hypothèque maritime permet de la constituer à l'étranger. A laquelle de ces deux dispositions faut-il donner la préférence? A la deuxième. C'est l'abrogation pour les navires de l'art. 2128 du Code civil et l'abandon regrettable de la tendance de protection nationale qui donne au crédit hypothécaire une de ses principales garanties. Mais cela est. Cf. Weiss, *Droit int. privé*, t. IV, p. 299.

(2) *Contra :* Cour d'Aix, 22 mai 1876, *D. P.*, 1878, II, 103, réformé par la Cour de cassation, 25 nov. 1879, *D. P.*, 1880, I, 56; — Grenoble, 11 mai 1881, *D. P.*, 1883, I, 65; — *Journal de Dr. int. privé*, 1881, p. 428, avec une note de M. Levillain.

423. — Quel est le sort des privilèges attachés à un navire étranger en Belgique? — Les principes déjà établis (1) permettent de répondre brièvement à cette question. Les dettes contractées en Belgique par un navire étranger sont garanties par les privilèges de l'art. 4 de la loi de 1879. Le navire étranger ne pourrait exciper de sa loi nationale pour échapper à l'exécution privilégiée de la loi belge. Mais quel est l'effet de celle-ci une fois que le navire étranger a pris la mer? Les dettes continuent-elles à jouir dans d'autres eaux du privilège de leur lieu d'origine? Appliquera-t-on la loi de 1879 si le navire débiteur est saisi en pays étranger? Nullement. On se bornera à rechercher si les dettes privilégiées en Belgique le sont également dans le pays où l'exécution se poursuit et on leur appliquera le régime belge dans la mesure où l'ordre public étranger permettra de le leur garantir.

424. — Quel est le sort des privilèges attachés à un navire belge à l'étranger? — La situation se règle comme celle que nous venons d'examiner, avec cette différence que le navire belge bat pavillon national et est soumis à notre loi maritime. Celle-ci gouverne le navire durant tous ses voyages et, rentré en Belgique, c'est d'après la loi du pavillon que sa situation devra se liquider.

Comment faut-il entendre l'application de cette loi du pavillon? Faudra-t-il exclure toutes les opérations consenties à l'étranger dans des formes étrangères? Nullement. Il faudra rechercher si le fond des droits nés sous d'autres lois est ou non compatible avec l'ordre public. Dans la négative, les droits nés à l'étranger seront ramenés à la situation qui leur serait faite s'ils étaient nés en Belgique.

425. — Quel est l'effet du changement de nationalité du navire sur les droits réels qui le grèvent? — Le propriétaire d'un navire peut le faire dénationaliser en lui donnant un autre pavillon. Quels sont les effets de cette transformation?

Les créanciers des droits réels en question sont-ils privés de leurs droits ou les tiers qui traiteraient avec le propriétaire sous le nouveau régime sont-ils exposés à les voir intervenir?

Il faut écarter tout d'abord l'hypothèse du dol et de la fraude. Le dol échappe à toute règle et les créanciers lésés par le propriétaire pourront faire annuler une dénationalisation doleuse. L'article 1167

(1) Voir n[os] 416 et s.

du Code civil ne fait qu'énoncer un principe qui fait partie de tous les systèmes juridiques du monde européen lorsqu'il dit que les créanciers peuvent en leur nom personnel attaquer les actes de leurs débiteurs faits en fraude de leurs droits.

Mais si ce dol ou cette fraude n'existent pas ou ne sont pas visibles, que deviennent les droits acquis? Lyon-Caen et Renault (1) répondent qu'on ne peut jamais enlever à quelqu'un des droits acquis. C'est une règle de droit civil qui est certaine, mais qui n'a pas le caractère absolu qu'ils lui prêtent. Certes, le principe de non-rétroactivité est particulièrement spécifique aux droits patrimoniaux, mais il est sans application chaque fois qu'il se heurte à l'ordre public (2). Il n'y a pas de droits acquis en cette matière et si le droit intégral de propriété échappe seul à la rétroactivité, c'est parce que le droit individuel de propriété est considéré lui-même comme une garantie d'ordre public. Il n'en est de même ni pour les formalités de ce droit, ni pour le fond de ses démembrements. La solution indiquée par Lyon-Caen et Renault est donc excellente pour tous les cas où les différences entre les deux législations en conflit ne porteront pas sur des questions d'ordre public. Elle sera démentie par la jurisprudence chaque fois au contraire que l'intérêt général lui paraîtra en opposition avec les intérêts particuliers du litige.

Une première observation va nous permettre d'éclairer le problème. Il ne suffit pas, pour qu'un droit étranger soit inapplicable, que les tribunaux constatent que le droit en question n'existe pas dans la législation nationale dont ils sont les interprétateurs. La Cour d'appel de Bruxelles n'a pas trouvé de meilleure raison pour rejeter l'application du *mortgage* et du privilège sur le fret en Belgique, et une application aussi aveugle de la loi est très regrettable (3). Il faut, et certes pareille tâche est parfois délicate, analyser à fond le droit étranger et en connaître exactement la nature avant de décider de son sort.

Rien ne s'oppose à ce qu'un droit acquis à l'étranger, ou rattaché à la loi du pavillon, soit reconnu en Belgique, du moment que l'ordre public n'est pas en jeu. Le côté difficile de la question, c'est de définir l'ordre public.

(1) Tome VI, n° 1790.
(2) LAURENT, *Principes de droit civil*, tome Ier, pp. 88, 224, 284.
(3) Cour d'appel de Bruxelles, 14 août 1888, *R. I. D. M.*, 1888-89, p. 83.

426. — Qu'est-ce que l'ordre public? — La définition de pareils termes n'est pas aisée. Laurent (1) assimile l'ordre public à l'ordre social, expression tout aussi vague, et qu'il précise quelque peu en disant qu'elle vise le rang assigné aux citoyens. Cette notion est juste. Tout ce qui distingue légalement les personnes juridiques les unes des autres, et, les tirant de l'égalité fondamentale, institue des privilèges, c'est-à-dire des droits de priorité ou de hiérarchie, fait partie de l'ordre public. Y est contraire, tout acte qui implique une transformation de ce classement.

On a souvent confondu l'intérêt public et l'ordre public. Ces deux notions sont, en effet, très voisines l'une de l'autre, et il n'est pas aisé de les séparer. L'une et l'autre, en effet, visent une priorité de rang. Mais la première peut exister en dehors du Droit. L'intérêt public peut être économique ou politique sans être nécessairement juridique. Quand cet intérêt rentre-t-il dans le cercle du Droit? Faut-il qu'il y ait une loi positive, c'est-à-dire une délibération législative sanctionnée, promulguée, publiée? Nullement. Une loi naturelle suffit, c'est-à-dire un rapport social stable et permanent, qui peut être sanctionné par les tribunaux. En un mot, l'intérêt est passager et transitoire, l'ordre public est au contraire durable et permanent.

Il ne suffit pas d'indiquer ce qu'est théoriquement l'ordre public, mais il faut préciser également en quoi l'ordre public peut être invoqué pour rejeter l'application des lois étrangères. A cet égard, la thèse de M. de Bar (2), qui distingue entre l'existence de la loi étrangère et son application sur le territoire national, établit exactement la question. La loi étrangère existe donc aux yeux des magistrats belges et les actes accomplis à l'étranger sous son empire sont des actes juridiques, mais dès qu'ils visent à s'exercer contrairement à l'ordre public, un effet quelconque sur notre territoire ou sous notre pavillon, ils sont réputés pur néant à notre égard (3).

A propos de l'application des privilèges et des hypothèques étrangers, l'ordre public belge est-il nécessairement en jeu? La Cour de Bruxelles, dans l'arrêt rappelé plus haut, a répondu affirmativement. Les termes dans lesquels nous venons de préciser la question ne permettent pas d'adopter cette solution. En tant que les privilèges et les hypothèques établissent des questions de rang, il est vraisemblable

(1) *Principes de droit civil,* I, pp. 82 et s. — Cf. PAND. B., v° *Ordre public.*

(2) *Theorie und Praxis des internationalen Privatrechts,* I, p. 129.

(3) ROLIN, *Principes de droit international privé,* I, pp. 276 et s.

que les tribunaux ne pourront consacrer d'autres droits de priorité que les droits nationaux. Pour le fond du droit, au contraire, si, sans être identiques, ils présentent avec les lois étrangères assez d'analogie pour que la fonction qu'ils remplissent soit aussi bien accomplie que sous le régime national, il n'y a aucune raison d'invoquer un ordre public qui n'existe pas plus que pour les formalités extrinsèques des actes où la règle *Locus regit actum* fait échapper les droits formels à la rigueur de la loi nationale.

Ainsi, l'existence d'un droit de suite dans des pays étrangers doit suffire, quelles que puissent être à d'autres points de vue les différences de rang et de priorité à faire admettre en Belgique cette institution étrangère dans les limites où elle existe, c'est-à-dire pour tous privilèges et hypothèques.

427. — Droit comparé. — Nous avons déjà dit que la Cour de Bruxelles avait entièrement repoussé l'application des lois étrangères à propos d'un *mortgage* qu'on tentait de valider en Belgique (1). La même solution domine également dans la jurisprudence française (2). Il y a cependant des décisions de premier degré qui ont adopté la loi du pavillon (3). En Allemagne, la *lex rei sitæ* domine. On y a cependant validé un mortgage anglais en disant que, s'il était vrai que le mortgage ne fut pas une institution nationale, il n'offrait rien de contraire à l'ordre public, ce qui est parfaitement juste (4).

428. — Effets du transfert de propriété sur les droits réels du navire. — La vente, totale ou partielle, d'un navire à un étranger n'entraîne pas nécessairement la dénationalisation du navire. Quelle est la loi à appliquer si ce navire est à l'étranger l'objet de poursuites

(1) Voir n° 425.

(2) Cass. Req., *D. P.*, 74, 1, 465; Rouen, 22 juillet 1873. *D. P.*, 74, 2, 181; Caen, *D. P.*, 74, 1, 466; Aix, *D. P.*, 74, 2, 176; Brux., 21 déc. 1887, *J. P. A.*, p. 204, année 1888; Id., 21 déc. 1888, *R. I. D. M.*, p. 623; Civ. Anvers, 28 mars 1879 *J. P. A.*, 1879, I, 201. Cf. également Clunet, *J. D. I. P.*, 1882, p. 179.

(3) Anvers, 5 mars 1886, *J. P. A.*, 1886, I, 194; Civ. Anvers, 30 juillet 1887, Pand. pér., 1888, n° 886; Caen, 7 févr. 1878, *J. D. I. P.*, v° *Locus regis actum*, p. 337. Cf. *J. D. I. P.*, 1882, p. 79. Cour d'appel Bordeaux, 1er avril 1889, *J. D. I. P.*, 1892, p. 1006.

(4) Tribunal de l'Empire, 24 oct. 1890, *J. D. I. P.*, 1891, p. 1248; Tribunal supérieur hanséatique, 26 avril 1894, *J. D. I. P.*, 1895, p. 139.

La *lex rei sitæ* est parfois appliquée (1) tantôt absolument, tantôt à titre de réciprocité, c'est-à-dire que le droit de suite ne peut être appliqué en vertu de la *lex rei sitæ* que si la loi du lieu où la créance est née le permet (2).

La règle à suivre est, comme précédemment et pour les mêmes motifs, la loi du pavillon (3). Il n'y a de réserves à faire que pour les cas d'ordre public (4).

429. — Effets du transfert de propriété sur les droits réels du navire dénationalisé. — Supposons maintenant qu'il s'agisse d'un navire qui change à la fois de nationalité et de propriétaire (5). Quels vont être les effets de ce transfert eu égard à la loi belge? Sera-t-il toujours reconnu, produira-t-il tous ses effets sur notre territoire? Ne sera-t-il reconnu que s'il s'est produit dans les formes et conditions de notre loi? Ne produira-t-il que les effets que tolère l'ordre public?

Pour répondre à ces questions, il faut ne pas perdre de vue que la vente volontaire opère dans nombre de législations la libération du navire des droits réels qui le grèvent, à condition que les droits des tiers soient sauvegardés par certaines formalités.

Examinons systématiquement les effets du transfert de propriété : 1° sur le fond du droit; 2° sur ses formes extérieures; 3° sur les preuves.

1. — *Effets sur le fond du droit.* — Le fond du droit se compose de ses éléments essentiels, à savoir : le fait juridique qui le fait naître, le sujet qui l'exerce, l'objet qu'il se propose, le rapport qui les réunit, la contrainte qui le soutient et les preuves qui l'établissent. Tout le reste est simple forme.

(1) Aix, 9 déc. 1870, *D.*, 74, 2, 175; Caen, 12 juillet 1870, Sir., 71, 2, 57; Cass., 19 mars 1872, *J. D. I. P.*, 1874, 32; Marseille, 13 juin 1874, *J. D. I. P.*, 1875, p. 270; Aix, 22 nov. 1876, *D.*, 78, 2, 103; Cass., 25 nov. 1879, *J. D. I. P.*, 1880, 583; Brux., 27 déc. 1879, *J. P. A.*, 1880, 1, 352. Laurent, VII, *Droit civil intern.*, nos 385 et s.; de Valroger, I, n° 90.

(2) Dufour, I, n° 65; Desjardins, I, 104; Levillain, *Vente de navires nationaux à des étrangers, J. D. I. P.*, 1896, pp. 31 et 745; 1897, pp. 31 et 255.

(3) Labbé, note à l'arrêt du 12 juillet 1870, Sir., 71, 257; Levillain, note à l'arrêt du 11 mai 1881, *D.*, 83, 2, 65; Court of appeal, 26 mai 1882, *J. D. I. P.*, 1883, p. 141.

(4) Voir nos 416 et s.

(5) Voir nos 416 et s.

Nous avons vu antérieurement (1) que pour qu'un transfert de propriété soit valable, il faut qu'il réunisse et les conditions par lesquelles la propriété se perd dans la législation qu'il quitte et celles par lesquelles la propriété se transfère dans la législation qu'il adopte. Il ne s'agit plus dans la présente question des transferts de propriété, mais de ses démembrements et de leur sort à propos d'un transfert. Que deviennent les droits des créanciers privilégiés et hypothécaires qui ont le navire comme garantie? Le fait qui donnait naissance à privilège en Angleterre vaudra-t-il au même titre en Belgique, lieu d'acquisition? Le créancier anglais demeurera-t-il créancier? L'objet de son droit sera-t-il le même? Le *mortgage* anglais est une copropriété, l'hypothèque maritime un *jus in re aliena*, le rapport de droit, valide en Angleterre, sera-t-il admis en Belgique?

La *lex rei sitæ*, la *lex fori*, la *lex arresti*, la loi du pavillon sont une fois de plus en présence.

La loi de la situation n'est pas admissible. En effet elle soumettrait les navires à toutes les législations des pays où ils abordent, ce qui rendrait leur régime juridique si instable et si incertain que le crédit maritime deviendrait illusoire. D'autre part, un tribunal pourrait se voir obligé d'appliquer la loi du lieu où le navire se trouvait quand le droit litigieux est né et la *lex reiæ sit* entrerait en conflit avec la *lex fori*.

Celle-ci, de même que la *lex arresti*, est plus sérieuse. Cependant son application exclusive a de graves inconvénients. Pourquoi soumettre à la loi d'un tribunal des faits qui ont été conçus sous l'empire d'une autre loi, et n'ont reçu qu'une portée conforme à celle-ci? Pourquoi opérer une déformation de la réalité juridique? Rien, sauf l'ordre public, ne peut justifier la substitution de la volonté d'un juge à celle d'une des parties.

Reste donc la loi du pavillon.

La loi du pavillon constitue assurément une base plus stable. Les navires étant doués d'une véritable personnalité, les conditions de leur transfert de propriété sont assimilables aux lois qui gouvernent l'état et la capacité des personnes. Les démembrements de la propriété suivent le sort du transfert plein et entier de ce droit. Mais ce transfert efface-t-il les démembrements accomplis sous l'empire d'une loi antérieure? Le changement du pavillon met en conflit deux lois du pavillon, l'ancienne et la nouvelle. Comment trancher ce conflit?

(1) Voir n° 188.

Faut-il dire que, d'une manière absolue, les droits acquis doivent être respectés? Faut-il régir le navire uniquement par sa loi nouvelle? Faut-il distinguer entre les cas d'ordre public où la loi nationale prévaut et les cas où il n'est pas en jeu?

Nous avons déjà exposé plus haut les raisons pour lesquelles on ne peut pas en cette matière respecter absolument les droits acquis (1). Il est également impossible de s'appuyer uniquement sur le régime nouveau du navire (2). Reste la troisième hypothèse. Assurément elle satisfait plus complètement aux difficultés de la question, mais elle laisse cependant une hypothèse à trancher. Supposons que, dans les deux lois en présence, l'ordre public soit également en jeu. Les créanciers du navire assignent en liquidation de leurs dettes devant les tribunaux du lieu où le navire a son nouveau port d'attache. Il leur est impossible d'invoquer la loi étrangère sous l'empire de laquelle leurs droits sont nés, si ceux-ci sont contraires à l'ordre public du *forum*. D'autre part, le transfert de la propriété et la nationalisation étant pleins et parfaits, la loi du pavillon elle-même soustrait le navire à leur recherche. Il n'en serait autrement qu'au cas où ce transfert pourrait être entaché de nullité à l'égard de la loi ancienne du navire. Dans ce cas les anciens créanciers conserveraient le droit de saisir le navire dans leurs eaux nationales ou en eaux tierces et d'invoquer leurs droits acquis, soit sous leur législation propre, soit sous la législation d'un pays tiers dont l'ordre public tolèrerait leur droit.

2. — *Effets quant aux formes extérieures.* — Les formes purement extérieures ou *extrinsèques* sont gouvernées par la règle *Locus regit actum*. C'est là un principe qui est sans conteste. Si on considère que le navire étant un prolongement du territoire, les actes qui s'y passent dépendent de la loi du pavillon. Mais il est parfois difficile de distinguer ce qui est forme purement extrinsèque de ce qui vient au fond du droit. La question est d'autant plus délicate que, en matière de privilèges et d'hypothèques, les formalités imposées dans l'intérêt des tiers apparaissent comme une condition foncière du droit des créanciers. C'est ce qu'on nomme : formes *décisoires*. Faudra-t-il s'en tenir aux règles du lieu où les formalités sont effectuées? Faudra-t-il adopter la loi du pavillon?

Ces deux hypothèses sont également fallacieuses. En effet, la *lex loci* et la loi du pavillon sont susceptibles d'être démenties l'une et

(1) Voir nº 425.
(2) Voir nºs 416 et s.

l'autre par la *lex fori*, par exemple, qui, estimant certaines formes comme des conditions d'existence du droit réel, leur assignera un caractère d'ordre public. Quel principe faut-il donc adopter? La réponse est assez simple.

Les formes intrinsèques ou décisoires comme celles qui sont extrinsèques ou ordinatoires sont déterminées soit par la loi du pavillon, soit par la *lex loci*, c'est-à-dire que l'acte passé selon l'une ou l'autre de ces lois sera indifféremment valable, sauf si l'ordre public est en jeu (1).

3. — *Effets quant aux preuves.* — La règle est la même en ce qui concerne les preuves, car les preuves tiennent, elles aussi, au fond du droit. C'est à tort que des décisions de jurisprudence ont décidé le contraire (2).

On voit, en somme, qu'il n'y a guère lieu de distinguer quant aux principes entre les preuves, les formes et le fond du droit, puisque dans tous les cas la loi du pavillon apparaît comme la base principale. La *lex loci* n'intervient qu'en deuxième rang, et la *lex fori* en tant qu'elle est d'ordre public, limitant l'une et l'autre.

430. — Applications. — Le droit de suite n'existe généralement qu'au profit des créanciers du navire qui sont privilégiés ou hypothécaires. En France, il existe même au profit des créanciers chirographaires.

En Belgique, ce droit de suite s'éteint par la vente volontaire transcrite et publiée conformément à l'article 6 (3). Les législations italienne, portugaise, espagnole contiennent des dispositions qui ne diffèrent de la précédente que par des formalités (4). En Angleterre et aux Etats-Unis, son extinction n'est pas réglée, pas plus qu'il n'existe de purge. En Allemagne, la vente faite par le capitaine dans certaines conditions exceptionnelles éteint les gages qui frappent le bâtiment.

Supposons qu'il y ait conflit sur la naissance, l'existence ou l'extinc-

(1) Voir nos 425 et s.

(2) Si, pour le fond du droit, il faut se tenir rigoureusement à l'application de l'article 4 pour les formes, indiquées à l'article 5 de la loi, il y a lieu de se contenter des seules justifications possibles suivant la législation du pavillon combinée avec celle du lieu où l'obligation a été constatée. Trib. civ. Anv., 1887, 30 juillet, *J. P. A.*, 1887, 1, 378. Cf. Lyon-Caen et Renault.

(3) Voir nos 170 et s.

(4) Art. 678, Code italien; art. 582, Code espagnol; art. 579, Code portugais.

tion du droit de suite. Quelle est la loi qui va en décider? La loi ancienne ou la loi nouvelle? La loi ancienne assurément vaudra pour toute la période où elle a régi le navire, puis elle transmettra régulièrement les droits acquis à la loi nouvelle. Si devant les tribunaux qui dépendent de celle-ci, une contestation s'élève, ces droits acquis subsisteront sous réserve de l'ordre public (1). De même si le navire est saisi dans un pays tiers; on appliquera la loi sous l'empire de laquelle ce navire se trouvait au moment où le droit est né sous la réserve de l'ordre public du *forum*.

S'il s'agit, non plus du droit lui-même, mais de formalités soit extrinsèques, soit intrinsèques, il faut combiner cette règle avec l'adage *Locus regit actum* en s'inspirant du principe que les formalités régulièrement accomplies dans le lieu où elles sont faites doivent être validées, à moins qu'elles ne soient contraires à l'ordre public du forum. La publicité de l'hypothèque maritime sera toujours exigée. C'est le fond du droit. Quant aux formes de publicité, elles rentreront dans la règle *Locus regit actum*.

Les créanciers qui se trouvent sous un nouveau pavillon qui leur accorde plus de droits pourront-ils s'en prévaloir? On se demande pourquoi on répondrait négativement (2). Le contrat de vente, dit-on, combiné avec la loi étrangère équivaudrait à une convention conclue en France et portant que le créancier renonce au droit de suite; cette convention n'aurait pas de valeur.

Parmi les législations étrangères qui ont visé ces questions de conflits, il faut citer l'article 438 du Code portugais et l'article 316 du Code hollandais qui s'inspirent de la même idée : « Les droits acquis demeurent, quel que soit le changement de nationalité. » Ou cette affirmation est excessive ou elle n'a que peu de sens. Si elle veut dire qu'il y a des droits acquis contre l'ordre public, c'est là un principe faux; si si elle ne statue que sous cette réserve tacite, c'est une vérité de droit commun qui n'a pas besoin d'être répétée. L'art. 33 de la loi de 1885 sur l'hypothèque maritime en France est plus sérieux en réglant la nationalisation des hypothèques étrangères.

431. — Vœux des Congrès, législations particulières et accords internationaux. — La réunion de l'Institut de Droit inter-

(1) Voir nos 417 et 419.

(2) Dufour, I, n° 65; — Lyon-Caen et Renault, n° 1790*bis*, t. VI. *Contra :* Levillain, *loc. cit.*

national de 1885 a statué en faveur de la loi du pavillon dans les termes suivants : « La loi du pavillon doit servir à déterminer : 1° ...; 2° quels sont les créanciers du bâtiment qui ont ou n'ont pas le droit de suite, dans le cas où il est aliéné; 3° si le navire est susceptible ou non d'être hypothéqué; 4° quelles sont les créances garanties par un privilège maritime; 5° quels sont les rangs des privilèges sur le navire (1). » Le Congrès de Bruxelles de 1888, à son tour, s'est exprimé comme suit :

« La loi du pavillon servira à déterminer : 1° les droits réels dont le navire est susceptible; 2° les modes d'acquisition, de transmission et d'extinction des droits réels, ainsi que les formalités à remplir pour ces acquisition, transmission et extinction » avec cette réserve que : « la loi du pavillon servira à déterminer les pouvoirs du capitaine pour pourvoir aux besoins présents du navire, l'hypothéquer, le vendre, contracter un emprunt à la grosse, sauf à se conformer, quant aux formalités préalables et à la forme des actes, soit à la loi du pavillon, soit à la loi du port où s'accomplissent ces formalités »; 3° Les conditions de l'existence de l'exercice et de l'extinction du droit de suite; 4° les créances privilégiées sur le navire et leur rang (2).

Le Congrès de Hambourg, tenu à la fin de septembre 1902, n'a pas abordé ces questions qui figuraient à son ordre du jour, mais les rapports préliminaires constatent une tendance marquée à remplacer la loi du pavillon comme guide des conflits par la solution plus radicale de l'adoption internationale de principes uniformes en cette matière. Cela provient dans la jurisprudence des divers pays de l'échec subi par les tentatives faites pour trancher tous ces conflits par la loi du pavillon, tentatives qui se sont heurtées à des questions d'ordre public national.

Le Code portugais de 1888 contient la disposition suivante : « Les questions relatives à la propriété du navire, aux privilèges et hypothèques qui le grèvent sont régis par la loi de la nationalité qu'aura le navire au moment où le droit, objet de la contestation, aura été acquis », et « le changement de nationalité ne portera aucun préjudice aux droits antérieurement acquis sur le navire, sauf l'effet des traités internationaux ». Nous en avons déjà signalé le caractère excessif (3).

(1) *Annuaire de l'Institut de Droit international*, VIIIe année, p. 123.
(2) *Actes du Congrès*, p. 406.
(3) Voir n° 427.

Quant à l'état de la jurisprudence en Angleterre, elle est hostile à la loi du pavillon, de même que la majorité des décisions françaises, allemandes, belges (1).

Il faut signaler enfin, à titre tout spécial, la convention du 31 juillet 1891, entre la Belgique et le Portugal, pour résoudre les conflits de lois en matière de droit maritime privé. Cette convention n'a pas été ratifiée (2).

(1) Comm. Anvers, 1886, *J. P. A.*, 1886, I, 194. — C. d'app. Brux., 21 déc. 1887, conf. n° 420. — Rouen, 7 mai 1888, *R. I. D. M.*, 1888-89, p. 248. — Cour de district de New-York, 29 juin 1887, *R. I. D. M.*, 1887-88, p. 367. — Reichsgericht, 25 nov. 1890, *J. D. I. P.*, 1892, p. 1043; n° 430; DE BAR, II, *op. cit.*, §321, p. 199. — Copenhague, 21 août 1889, *R. I. D. M.*, 1891-92, p. 589.

(2) 31 juillet 1891. — *Convention conclue à Bruxelles entre la Belgique et le Portugal, pour résoudre les conflits de lois en matière de droit maritime privé* (1). *(Doc. parl.*, Ch. 92-93, p. 6.*)*

ARTICLE PREMIER. — Les tribunaux de chacun des deux pays appliqueront aux navires de l'autre, la loi de son pavillon lorsqu'il s'agira de déterminer :

1° Les droits réels dont le navire est susceptible ;

2° Les modes d'acquisition, de transmission et d'extinction des droits réels ainsi que les formalités à remplir pour ces acquisition, transmission et extinction, sauf en ce qui est dit au § 7 ci-dessous ;

3° Les conditions de l'existence, de l'exercice et de l'extinction du droit de suite;

4° Les créances privilégiées sur le navire et leur rang ;

5° Les règles applicables aux rapports de droit entre les copropriétaires d'un navire, entre le propriétaire et le capitaine, entre le propriétaire ou le capitaine et l'équipage ;

6° L'étendue de la responsabilité des propriétaires de navires à raison des actes du capitaine ou des gens de l'équipage;

7° Les pouvoirs du capitaine pour pourvoir aux besoins pressants du navire, l'hypothéquer, le vendre, contracter un emprunt à la grosse, sauf à se conformer, quant aux formalités préalables et à la forme des actes, soit à la loi du pavillon, soit à la loi du port où s'accomplissent ces formalités;

8° Les indemnités dues au navire à raison de l'assistance prêtée en mer à d'autres navires, alors même que cette assistance serait continuée dans les eaux intérieures ;

9° Les obligations de chacun des navires poursuivis à raison d'un abordage en mer et les indemnités dues par chacun de ces navires. Néanmoins, les personnes qui se trouvent à bord d'un navire engagé dans l'abordage, les propriétaires du corps et des facultés de ce navire ne pourront obtenir respectivement, ni des indemnités supérieures à celles qu'ils seraient en droit de réclamer d'après la loi du pavillon de ce navire, ni des condamnations solidaires, dans les cas où, d'après la loi de ce pavillon, les débiteurs des indemnités n'en seraient pas solidairement tenus.

ART. 2. — En cas d'abordage en mer ou d'assistance commencés en mer, le capi-

(1) DE BUSSCHERE, *Code des Arrangements internationaux*, t. II, p. 387, n° 515.

taine et les intéressés conservent leurs droits en réclamant dans les formes et délais prescrits par la loi du pavillon, par celle du navire débiteur ou par celle du premier port où le navire aborde.

Art. 3. — Le règlement des avaries se fait d'après la loi du port de reste.

Art. 4. — Toutes les fois que, en vertu des dispositions qui précèdent, il faut suivre la loi du pavillon, la loi applicable est celle du pavillon que portait légalement le navire au moment où le droit a pris naissance.

Art. 5. — La présente convention entrera en vigueur trois mois après l'échange des ratifications.

Elle demeurera en vigueur jusqu'à l'expiration d'une année à compter du jour où l'une des hautes parties contractantes aura déclaré vouloir en faire cesser les effets.

Elle sera ratifiée et les ratifications en seront échangées à Bruxelles dans le délai d'un an, ou plus tôt si faire se peut.

Protocole additionnel signé le même jour, 31 juillet 1891, à Bruxelles. — Les soussignés s'étant réunis pour procéder à la signature de la convention ci-dessus, ont également, étant dûment autorisés à cet effet, arrêté de commun accord les dispositions suivantes :

Article premier. — En matière maritime, les tribunaux des pays contractants ne pourront refuser de statuer sur les demandes qui leur seront soumises aux fins d'ordonner toutes mesures provisoires et conservatoires, même entre étrangers, dès qu'un navire de mer, portant le pavillon d'un de ces pays, sera engagé dans la contestation.

Art. 2. — Quand, dans un sauvetage, chacun des navires qui ont donné ou reçu assistance et, dans un abordage, chacun des navires qui ont participé à la collision, porte le pavillon d'un des pays contractants, l'action en indemnité pour cause d'assistance ou d'abordage peut être intentée devant les tribunaux de chacun des pays contractants, pourvu que le tribunal saisi du litige soit :

1° Celui du domicile personnel du défendeur;

2° Celui du port d'attache du navire assigné;

3° Celui dans le ressort duquel le navire assigné a été trouvé;

4° Celui dans le ressort duquel l'abordage ou l'assistance a eu lieu.

Art. 3. — Le présent protocole additionnel sera ratifié, entrera en vigueur et cessera ses effets en même temps que la convention à laquelle il se rapporte.

CHAPITRE IV

Les saisies et la vente forcée des navires.

PRÉAMBULE.

432. — De la saisine. — La saisine est une institution coutumière qui est à la base des droits réels français, spécialement dans les provinces du Nord et par la suite, en droit belgique. Elle donne la clé de la plupart des règles que nous observons en matière de droits réels. Il est donc utile d'en faire un examen. Cet exposé eût pu se faire à propos de la propriété et de ses démembrements dont nous avons traité antérieurement. Mais la matière des saisies offre encore avec ces anciens principes tant de liens et d'affinités que nous avons préféré la faire précéder de ce bref aperçu sur une institution qui éclaire leur nature d'un jour plus exact.

433. — Principes de l'ancien droit coutumier. — Saisine, ensaisinement, vêture, investiture, tenure, *gewere*, sont des mots qui s'appliquent à la même notion, celle de la possession juridique au vœu des coutumes. C'est en même temps l'idée fondamentale des

droits réels. Le système coutumier attache un prix extrême aux manifestations de volonté qui se traduisent par des faits. La main mise sur un objet, la « maniance », comme dit *Bouteiller*, la « main assise », la « main garnie », comme dit Guy Coquille (1), donnent la mesure de la puissance de la personne et la mesure de son droit. Nous avons déjà rencontré des exemples de l'envoi en possession des choses, de leur investiture, de leur nantissement (2).

Tous les biens de valeur, c'est-à-dire tous ceux sur lesquels on peut avoir jouissance et profit notable, sont biens réels, qu'ils soient meubles ou non. Les autres suivent la personne. La saisine porte sur les premiers et n'affecte pas les seconds.

Elle s'institue et se transfère suivant des formes qui sont surtout caractéristiques dans les pays de nantissement (3). L'investiture symbolique du très ancien droit français est chose bien connue. Elle aboutit aux « œuvres de loi » de la période postérieure (4). Ce qui est moins connu, c'est que, à l'origine, très souvent, cette possession juridique, cette saisine qui s'efforce de jouer le rôle de notre propriété moderne, s'obtient et se transfère sous la forme d'un procès simulé, d'une *exfestucatio*. Saisine antique et saisie moderne se rejoignent ainsi dans une communauté historique. L'une et l'autre constituent une main-mise donnant ouverture à un droit réel, mais, tant que l'investiture symbolique, l'*exfestucatio*, n'est pas perpétrée définitivement, le droit réel n'est encore qu'en gestation, c'est, non pas un *jus in re*, mais un *jus ad rem*, un droit vers la chose (5). C'est ce que *Bouteiller* appelle « saisine vuide ». Tel est également le caractère de certaines de nos saisies modernes ; en cas de saisie conservatoire et de saisie foraine, il n'y a qu'un acheminement vers le droit. Le jugement qui déclarera le droit réel en marquera l'existence.

La saisie-exécution des navires, s'inspire des mêmes principes, mais le point de vue en est tout différent. Il n'est plus question de *jus ad rem*. Le créancier hypothécaire qui fait vendre le navire a

(1) Conf. Esmein, *Etudes sur les contrats dans le très ancien droit français*, p. 202.

(2) Conf. n° 334 et s.

(3) Conf. n° 268.

(4) Conf. n° 268 ; *Dessaisine et saisine*, dit Loysel, § 746, faite en présence de notaires et témoins, vaut et équipolle à tradition et délivrance de possession. Conf. aussi n° 436.

(5) Champeaux, *Essai sur la vestitura ou saisine*, Paris, 1899, pp. 236 et s. — *Nouveau commentaire sur l'Edit perpétuel du 12 juillet 1611 (anonyme)*, sans date, Lille, p. 159.

un *jus in re* bien établi. Pour parler coutumes, il a la saisine. Il intente une procédure en réalisation effective de son droit, de même que le possesseur privé du *corpus* agit en droit romain par la réintégrande.

Le *jus ad rem* de la saisie conservatoire, de « l'arrest », comme on disait autrefois, s'est vu, dans l'ancien droit, doublé d'un *jus in re* immédiat par l'institution de l'hypothèque judiciaire. La saisie se confondait avec le nantissement. Il y avait œuvre de loi, saisine et droit réel complet dès cette constitution d'hypothèque. Sinon c'était le jugement, le « plaid » qui le créait, acte solennel, plaid « banni ». La procédure s'appelait « arrêt » ou « estault » (1).

Ces principes ont toujours été ceux de nos pays. « Le nantissement, dit Merlin, était dans presque toutes nos coutumes une voie indispensable pour acquérir des droits réels sur les biens... Mais, par la suite, l'usage en a été restreint à la Picardie, Vermandois, Belgique. » Nous allons les examiner, d'abord en ce qui concerne les saisies conservatoires, ensuite en ce qui concerne les ventes forcées.

434. — Base des saisies en droit civil. — L'art. 2092 du Code civil donne au créancier un droit de gage général sur les biens de son débiteur.

Ce droit de gage peut être rendu effectif par la voie des saisies.

435. — Quelles sont les saisies qui peuvent porter sur des navires? — Les navires sont meubles de leur nature. Sont donc inapplicables les saisies qui portent sur des immeubles ou ne se conçoivent qu'à propos d'immeubles, c'est-à-dire la saisie immobilière ou les choses qui leur sont attachées, ainsi la saisie-brandon, la saisie-gagerie et la saisie des rentes (2).

Restent la saisie-arrêt, la saisie conservatoire, la saisie-exécution, la saisie foraine et la saisie-revendication.

Ces saisies se divisent en deux classes. Celles qui constituent un mode d'exécution forcée, c'est-à-dire la saisie-exécution et la saisie-arrêt, et celles qui visent à la conservation du gage général de

(1) Prost, *L'ordonnance des maïours à Metz*. N. R. H. D. F., t. II, p. 227. Conf. n° 268.

(2) Loi du 15 août 1854.

l'art. 2092 du Code civil dont tout créancier est titulaire, c'est-à-dire la saisie conservatoire, la saisie foraine et la saisie-revendication.

Nous allons examiner ces dernières tout d'abord.

Il faut remarquer que le titre de la « saisie et de la vente des navires » règle les saisies-exécutions de navires et complète les dispositions générales du Code de procédure civile sur les saisies-exécutions (1). En outre, la saisie-arrêt ne s'applique guère aux navires (2).

§ 1er. — DES SAISIES CONSERVATOIRES OU DE LA MISE A LA CHAINE DES NAVIRES.

435bis. — La mise à la chaîne des navires se présente sous différentes formes. En tant que saisie exécution elle est réglée par le titre de l'ancien Code de commerce, intitulée : *Des saisies et ventes de navires*. En tant que saisie conservatoire appelée également mise à la chaîne, et qui se présente plus fréquemment que l'autre, cette mesure n'est régie que par le droit commun de la procédure.

436. — **Ancien droit.** — Notre saisie conservatoire dont parle l'article 417 du Code de procédure civile a les mêmes origines que la saisie foraine avec laquelle elle se confond. Elles ont toutes deux ceci de particulier qu'elles peuvent avoir lieu sans titre, contrairement au principe civil que pour toutes saisies mobilières ou immobilières, un titre est chose indispensable (3). Sous l'ancien régime, en effet, dans les villes dites « villes d'arrêt », les bourgeois avaient le privilège de saisir pour dettes non reconnues, les meubles des débiteurs forains trouvés dans l'enceinte de la ville. Ce droit remonte à l'institution des foires. On donnait le nom de « forains » aux marchands étrangers qui venaient échanger leurs produits à date fixe, dans certaines villes qui

(1) Voir plus loin, nos 454 et s.

(2) Voir plus loin, n° 447.

(3) Cass. fr., 8 mars 1880, *D. P.*, 1880, I, 203. — GARSONNET, *Traité théorique et pratique de procédure*, liv. III, tit. III.

jouissaient d'un marché international et avaient le privilège de foire. On en fait remonter l'origine jusqu'à Louis le Gros, dont la charte de 1134 accorde ce privilège aux habitants de Paris (1). Les juges consuls et le Châtelet se disputèrent la compétence de ces affaires et inaugurèrent la controverse qui subsiste encore sous le Code de procédure civile, entre la juridiction civile et la juridiction commerciale et que nous examinerons plus loin (2).

En réalité, dès le XIIe siècle, partout en Champagne et en Picardie, tout aussi bien que dans l'Ile de France, et spécialement dans la Flandre wallonne, les foires constituent la base même du commerce, l'institution fondamentale, dont les Bourses modernes ne sont que le prolongement et nombre de villes belges jouissent donc du privilège de l'arrêt.

« On appelle villes d'arrêt, dit Denisart, un grand nombre de villes des Pays-Bas et même d'autres villes de France dans lesquelles les bourgeois qui y sont domiciliés peuvent, sur leur parole et sans aucun titre, faire saisir-arrêter les effets mobiliers. La plupart des Coutumes des Pays-Bas nomment *clain* l'exercice du droit d'arrêt. » Ce clain pouvait donner ouverture à hypothèque judiciaire ou gage (3).

Cette coutume ne se borna pas aux villes wallonnes. Nous la trouvons entre autres à Bruxelles, qui a toujours été une ville mixte (4). Nous la rencontrons aussi dans les Coutumes d'Anvers dites *compilatae* (5).

La saisie foraine et la saisie conservatoire sont toutes deux filles de l' « arrêt » mais elles ont subi une fortune diverse. La saisie foraine a été placée tout entière dans la compétence des tribunaux civils (6). La saisie conservatoire a été rattachée à la procédure commerciale.

Or, le commerce constituant le grand aliment de ces sortes de saisies, il s'est fait que la seconde s'est considérablement développée avec le commerce moderne tandis que la saisie foraine, privée d'aliment avec le déclin des foires, et rejetée dans la procédure civile, plus lente, a fini par s'étioler et dépérir.

(1) GARSONNET, t III, § 420, note 5.

(2) BONCENNE et BOURBEAU, *Théorie de la procédure civile*, VI, pp. 146-149 — LYON CAEN et RENAULT, o. c , t. Ier, n° 417. Conf. n°s 442 et s.

(3) *Commentaire sur l'Édit perpétuel de 1611*, p. 167. Conf. n°s 268 et 433.

(4) Coutume de Bruxelles, tit. V, art. 70.

(5) Cinquième partie, tit. IX.

(6) Conf. n° 446.

437. — Conditions de la créance et permission du juge. — Les saisies conservatoires des navires sont régies par l'article 417 du Code de procédure civile (1), c'est-à-dire par le droit commun.

Rappelons les principes généraux qui guident l'interprétation de l'article 417. En règle générale, on ne peut pratiquer une saisie qu'autant qu'on est porteur de titre authentique et exécutoire (art. 551) et en observant certaines formalités. Ici, au contraire, sur permission du président on peut saisir des effets mobiliers sans délai, et sans formalités. Il suffit de présenter requête (2) et d'obtenir appointement, c'est à-dire permission. Cette condition suffit, mais elle est indispensable (3). Bien entendu, le président peut en ajouter d'autres, notamment la dation d'une caution, qui doivent être respectées sous peine de nullité de la saisie (4).

La créance doit être 1° *certaine*. Une créance conditionnelle n'est pas certaine. Une créance contestée peut ne pas être certaine. La validité de la saisie dépend alors de la débition au fond (5); 2° *liquide*, c'est-à-dire susceptible d'évaluation immédiate en argent.

438. — En vertu de quel fait juridique peut-on saisir? — Le texte de l'article 417 est absolument général. Il s'ensuit qu'on peut saisir conservatoirement en vertu de n'importe quelle créance, quelle qu'en soit la cause. Il suffit que le tribunal de commerce soit compétent pour en connaître, c'est-à-dire que la créance soit de nature commerciale, ou que le débiteur soit commerçant (6).

439. — Quel est le président compétent? — *Ratione materiæ*, c'est le président du tribunal de commerce ou le jugeà qui il a délégué ses fonctions (7). On a longtemps soutenu en France, notamment à

(1) Dalloz, Suppl., v° *Droit marit.*, n° 225.

(2) Voir en appendice la formule usuelle.

(3) Dalloz, v° *Saisie conservatoire*, suppl., n° 10.

(4) Tr. d'Anvers, 11 janvier 1902, *J. P. A.*, 1902, p. 47.

(5) Cass. fr., 28 juin 1881, *D.* 82, I, 161. Il ne saurait dépendre du débiteur d'empêcher par une contestation qui peut être mal fondée l'effet d'une saisie-arrêt régulière et valable; la décision intervenue dont le caractère est purement déclaratif ne fait pas naître la créance mais constate son existence. Trib. Anvers, 29 juin et 14 juillet 1876, *J. P. A.*, 1876, I, 270.

(6) Beltjens, n°s 9 et 11, Trib. comm. Brux., 20 déc. 1889, *B. J.*, 1890, 127. — Trib. comm. Brux., 29 avril 1895, *Pas*, 1895, III, 239.

(7) Trib. Charleroi, 20 avril 1880, Cl. et B., 1880-1881, 69. — Brux., 4 juillet 1817, *Pas.*, 1817, 451. Cf. Civ. Gand, 23 nov. 1898, *J. P. A.* 1899, II, 46.

Paris, que le président du tribunal civil était compétent, mais cette opinion est abandonnée (1). *Ratione loci*, le président du lieu de domicile du débiteur est en règle compétent, mais on admet également la compétence du président du lieu où se trouvent les objets (2). Spécialement, les navires sont régis, à cet égard, par la *lex loci*.

440. — Formes requises pour saisir conservatoirement un navire. — La saisie conservatoire n'est soumise à aucune forme spéciale à peine de nullité. L'usage suivi à Anvers, c'est-à-dire la simple notification au commissaire maritime en le sommant de s'opposer au départ du navire sous peine de responsabilité personnelle et dommages-intérêts est valable en la forme. Le commissaire maritime est du reste tenu d'y obtempérer (3). Au fond il faut la main-mise sur l'objet et connaissance donnée au débiteur de la prétention du saisissant et des moyens de se libérer ou d'échapper à la saisie (4).

Le saisissant est-il tenu d'élire domicile dans le lieu où demeure le saisi? Bien que l'affirmative ait été décidée, l'art. 1030 du Code de procédure ne permet pas de dire que l'inobservation de cette formalité (5) ait pour objet la nullité de la saisie, puisqu'aucun texte ne la prononce formellement.

441. — L'ordonnance est un acte de juridiction gracieuse, sans recours. — Une ordonnance du président du tribunal de commerce portant autorisation de saisir conservatoirement un navire amarré dans un port, ne peut être frappée d'opposition devant le président qui l'a rendue : il est incompétent pour en connaître (6).

Le législateur a voulu que l'exercice de la saisie ne soit pas arrêté par une opposition formée ou un appel interjeté.

(1) DALLOZ, v° *Saisie conservatoire*, Suppl., n° 2. — BOUCHON, *Saisies conservatoires*, p. 140.

(2) DALLOZ, *id.*, n° 11. — ROUSSEAU et LAISNEY, *Dict. de proc. civ.*, v° *Saisie conservatoire*, n° 9. — Civ. Termonde, 27 juillet 1882, *J. P. A.*, 1883, II, 65.

(3) Anvers, 3 mai 1890-1891, I, 184. — Anvers, 6 févr. 1893, I, 123.

(4) Civ. Anvers, 18 juillet 1896, *J. A.*, 1897, I, 107. Cf. art. 41, Arr. royal du 8 mars 1843.

(5) Anvers, 17 juin 1880, *J. P. A.*, 1881, I, 125.

(6) BELTJENS, n° 26. — Brux., 20 nov. 1866, *Pas.*, 1867, II, 300, B. J., 1866, 1543. — Brux., 30 déc. 1898, PAND. PÉR., 1115.

442. — Quelles sont les voies de recours contre l'ordonnance?—Diverses hypothèses peuvent se présenter: 1° Il peut y avoir recours formé contre l'ordonnance; 2° Il peut y avoir recours contre l'exécution de l'ordonnance; 3° Il peut y avoir action en mainlevée ou demande en validité de la saisie.

Quant au premier point, l'ordonnance est un acte de juridiction gracieuse, sans recours. On a soutenu le contraire en se basant sur la fin de l'art. 417 qui dit qu'elles sont exécutoires nonobstant opposition ou appel et on y a vu une dérogation formelle aux principes qui veulent que les ordonnances soient souveraines (1). C'est là une conclusion exagérée. En cette matière comme pour les autres ordonnances, le juge ne fait que permettre à une partie d'agir sur constatation que son droit est apparent, et à ses risques et périls (2). Il épuise par ce fait un droit qui n'appartient qu'à lui et dont il ne doit compte à personne.

Quant au second point, d'après les meilleures décisions, ce serait le tribunal de commerce qui serait compétent pour connaître de l'opposition formée à l'exécution de l'ordonnance de son président (3), mais la question est fort controversée.

Quelles sont les mesures possibles? La partie saisie peut adresser requête au président, ou assigner en référé, ou faire opposition devant le tribunal entier ou assigner au principal, sans compter l'appel et la cassation.

Le moyen le plus simple et celui qui est généralement employé, la juridiction commerciale étant rapide, tant par le saisi pour obtenir indirectement mainlevée que par le saisissant pour voir indirectement valider la main-mise, c'est d'assigner au principal. En effet, le tribunal, par son jugement statuant définitivement sur le fond des droits des parties, entraînera le sort des mesures conservatoires qui en sont l'accessoire.

Mais ce moyen n'est pas toujours possible. Dans cet état, s'il y a urgence, le président des référés est compétent. Les autres moyens

(1) Chauveau et Carré, question 1492; Rouen, 21 déc. 1861, *D. P.*, 1863, 769; Lyon Caen et Renault, I, n° 419.

(2) Bertin, *Ordonnances sur requête*, n°s 119 et s. — De Belleyme, I. pp. 250 et 251; Paris. 29 juill. 1855 (*D. P.*, 1855, 2, 252). — Rodière, II, p. 271.

(3) Civ. Anv., 20 juin 1891, J. T., 1891, 1184; — 20 juin 1892, J. T., 1892, 903; — Brux., 1er févr. 1887, B. J., 1887, 393; — Brux., 16 avril 1887, *Pas.*, 1887, I, 239; — Anvers, 14 oct. 1896. *Jur. Anv.*, 1897, I, 110; — Com. Brux., 1897. Pand. pér., 1048.

sont plus discutés. L'opposition à l'exécution de l'ordonnance est recevable si elle est portée devant le tribunal de commerce (1).

La voie de la requête au président ne constitue pas un recours. La cassation par contre est toujours ouverte.

Mais, quant à l'appel, celui-ci est-il possible contre l'ordonnance même ou seulement contre l'opposition à l'exécution de l'ordonnance? Les principes sur la juridiction gracieuse ne permettent l'appel que sur l'opposition (2). La permission de saisir n'est pas un jugement de première instance. Seule l'opposition entraîne contrat judiciaire et jugement.

La troisième voie de recours consiste à demander main-levée de la saisie. Quel est le tribunal compétent pour en connaître? De même, quant au saisissant, devant qui doit-il porter la demande en validité?

Deux thèses sont en présence. La première, traditionnelle, remet la connaissance de ces questions au tribunal civil. Les raisons de cette manière de voir reposent sur le caractère exceptionnel de la juridiction consulaire qui n'est compétente que dans la mesure où la loi l'investit expressément du droit de juger (3).

La seconde (4) estime que tout ce qui concerne la saisie conservatoire revient au tribunal de commerce pour le double motif, d'une part qu'il s'agit d'un incident relatif à une contestation commerciale, et d'autre part que le Code la traite sous le titre : « Procédure devant les tribunaux de commerce », ce qui suffit à investir ceux-ci de la connaissance de tous les incidents et suites quelconques de ces saisies.

Cette dernière opinion est la vraie. Il n'est pas douteux que le fait qui justifie la saisie, et qui détermine sa cause, est un fait commercial. Il est certain que la loi en a remis la connaissance aux tribunaux de

(1) Voir plus loin.

(2) Cour de cassation française, 25 juill. 1854 (Sir., 54, I, 545.) Voyez les observations de M. de Peyramont à l'arrêt de Cassation française du 26 nov. 1867 (*Pas. française*, 1868, pp. 153 et s.). L'arrêt est en sens contraire.

(3) Cass. fr., 22 août 1882, *D. P.*, 1883, I, 214; — Id., 11 nov. 1885, *D. P.*, 1886, I, 68; — Comm. Anvers, 1er avril 1898, *P. P.*, n° 518; — Anvers, 26 août 1893, *J. P. A.*, 1894, I, 399; — Id., 3 mars 1894, *J. P. A.*, 1894, I, 376; — Gand, 15 juin 1892, Id., 1893, II. 6; — Anvers, 4 nov. 1880, *J. P. A.*, 1881, I, 21; — Id., 1883, 8 juin, *J. P. A.*, I, 164; — Comm. Ostende, 27 juin 1883, Id., 84, II, 129.

(4) Cour d'appel de Brux., 1er févr. 1887, avec l'avis détaillé de M. Laurent, *B. J.*, 1887, p. 393; — Anvers, 17 août 1888, *J. P. A.*, 1888, I, 348; — Id., 13 août 1890; 1891, I, 63; — Id, 6 oct. 1891; 1894, I, 341; — Id., 26 sept. 1890; 1892, I, 343.

commerce. On ne peut donc pas dire que la juridiction consulaire sortirait des limites de sa compétence en en connaissant.

Une seule objection a quelque apparence de raison, c'est que les tribunaux de commerce ne connaissent pas de l'exécution de leurs jugements. Mais l'ordonnance n'est pas un jugement (1), ce qui rend l'objection sans portée.

443. — La matière est-elle de compétence commerciale ou civile? — En d'autres termes, le recours contre l'exécution de l'ordonnance doit être porté devant la juridiction du fond, ou bien devant celle du tribunal civil qui a la connaissance de tout ce qui touche aux exécutions de jugements? Dépend-il de la nature de l'acte qui lui a donné naissance, acte commercial, soit par lui-même, soit par les commerçants qui l'ont commis, ou dépend-il de l'art. 14 de la loi sur la compétence qui interdit aux tribunaux de commerce de connaître de l'exécution de leurs jugements?

Il est certain que si l'exécution de l'ordonnance est une exécution de jugement, les tribunaux civils sont seuls compétents. La question dépend donc du point de savoir si l'ordonnance est un jugement.

La jurisprudence française, divisée du reste, penche pour l'affirmative (2). La jurisprudence belge répond que l'ordonnance sur requête est un acte de juridiction gracieuse, que ce n'est pas un jugement, tout jugement nécessitant un contrat judiciaire qui est inexistant dans l'espèce (3). D'autres décisions font la distinction suivante, fort peu juridique : le tribunal de commerce serait compétent pour statuer sur le mérite de l'ordonnance, mais non pas sur son exécution qui reviendrait aux tribunaux civils (4). On se demande de quel droit le tribunal jugerait un acte de la juridiction gracieuse de son président. Quant à l'exécution de l'ordonnance, nous venons de voir que c'est là un fait dont la nature dépend de celle du fait qui donne lieu au litige principal et qui est donc de la compétence du tribunal de commerce.

Il résulte de cet ensemble de considérations que les autorités qui décident que les recours contre l'ordonnance sont du ressort des tri-

(1) Voir ci-dessous, nos 443 et 445.

(2) Cass. fr., 26 nov. 1867 (*Pas. franç.*, 1868, p. 153).

(3) Cass. belge, 28 nov. 1895 (*Pas.*, I, 1896, 30), Brux., 1er févr. et 16 avril 1887, *Pas.*, 1887, II, 156 et 239.

(4) Comm. Anv., 28 nov. 1893, *J. P. A.*, 1895, p. 145 ; — Cf. Civ. Anvers, 20 juin 1891 ; 20 juin 1892, *J. T.*, 1891, 1184 ; 1892, 903 ; — Anvers (1897, I, 110), 14 oct. 1896 ; — Cour d'appel de Brux., 1er juin 1897, *J. T.*, 1892, col. 789.

bunaux civils méconnaissent à la fois la nature de l'ordonnance et le caractère commercial du fait qui cause la saisie.

Si on fait appel aux règles générales du droit pour trancher cette controverse, on aboutit à la même solution.

Nous nous trouvons dans un des cas, fort nombreux, où la cause d'un droit ou d'une action détermine quelle est la juridiction qui doit en connaître. Quels sont les éléments dont se compose la cause d'une action attachée à une saisie conservatoire? La saisie conservatoire est déterminée par deux éléments, l'un principal, l'autre accessoire; le premier, c'est la dette commerciale sur laquelle elle s'appuie, le second, c'est la garantie réelle qui la renforce. Elle est donc commerciale en toutes ses parties. Or, cette cause forme l'objet même du débat, puisqu'il s'agit de savoir si cette saisie est valable. Le débat est donc entièrement commercial.

Il n'y a pas à distinguer s'il s'agit d'un recours contre la saisie pour irrégularité de forme, auquel cas le tribunal civil serait compétent, ou d'un recours à raison de la créance qui a causé la saisie, auquel cas le juge civil devrait surseoir à statuer jusqu'à ce que le juge consulaire se soit prononcé (1). La loi ne fait aucune distinction de ce genre. Elle se borne à s'en remettre à la nature de la demande, et celle-ci est déterminée par le titre XXV du Code de procédure, intitulé procédure devant les tribunaux de commerce.

444. — Du recours en dommages-intérêts causés par la saisie. — Un jugement du tribunal de commerce de Bruxelles présente l'objection la plus sérieuse à propos de la question ci-après traitée : Quel est le tribunal compétent pour connaître de l'action en dommages-intérêts pour saisie vexatoire? Il s'agit d'un accessoire du recours contre l'ordonnance. Le caractère de l'action et sa compétence sont également déterminés par la cause de l'action, c'est-à-dire le fait vexatoire. Ce fait vexatoire est-il civil ou commercial? Ce jugement répond que tous les actes faits par un commerçant en vue de recouvrer ses créances, même commerciales, ont un caractère purement civil, que l'envoi d'une requête au président du tribunal de commerce aux fins de saisir conservatoirement n'est pas un acte de commerce, et que le tribunal de commerce n'est pas compétent pour connaître d'une réparation de cet acte qui est civil de sa nature (2). Observons tout

(1) BOUCHON, *Saisies conservatoires*, p. 157. Conf. n° 445.
(2) Comm. Brux., 4 nov. 1895, *Pas.*, 1896, III, 20.

d'abord que l'espèce jugée présentait un caractère spécial. Il s'agissait d'allégations fausses contenues dans les motifs d'une requête et non pas d'un recours pour saisie vexatoire. Mais supposons l'espèce plus nette. Est-il vrai de dire que l'envoi d'une requête aux fins de saisie conservatoire est un acte civil? Le jugement s'inspire d'un point de vue tout à fait erroné en se demandant si cet acte rentre parmi ceux de l'art. 2 de la loi du 15 décembre 1872 qui énumère restrictivement les actes de commerce. Il ne s'agit pas de savoir si un acte de recouvrement de créances est un acte inspiré par le lucre ou par l'intention d'administrer ses biens, c'est-à-dire un acte de commerce ou non. Il s'agit uniquement du titre XXV du livre II du Code de procédure qui qualifie la requête d'acte de procédure devant les tribunaux de commerce et qui fait dépendre tout ce qui se rattache à cette mesure judiciaire du fait commercial de la créance qu'elle doit conserver. Dans ces termes, le jugement en question porte entièrement à faux.

Il en est de même pour un arrêt de la Cour de Gand du 2 juin 1894 (1). Il s'agissait d'une action en dommages-intérêts portée devant le tribunal de commerce pour saisie vexatoire dont le tribunal civil avait donné mainlevée. La Cour rattache l'action en dommages-intérêts à la procédure civile en mainlevée et, en fait, un accessoire de celle-ci. En admettant même, ce qui n'est pas notre avis (2) que le tribunal civil eût pu connaître du recours contre la saisie, encore l'action en dommages-intérêts serait-elle de la compétence des tribunaux de commerce. Pourquoi? Parce qu'il ne s'agit pas d'une contestation relative à l'exécution des jugements, parce que le fait initial qui donne à l'action son caractère ne réside pas dans la mainlevée donnée par la justice civile, mais dans le fait vexatoire de la saisie même. Ce fait est-il civil, est-il commercial? Là est toute la question. Si la créance conservée par la saisie était commerciale par la qualité de commerçant dans le chef des deux parties, le tribunal de commerce est compétent, parce que le saisissant, assigné en dommages-intérêts, est commerçant. Si la créance est commerciale par sa nature, même solution, la saisie étant un accessoire de la créance. En un mot, les règles générales reprennent leur empire.

Que décider cependant si le saisissant n'était pas commerçant, n'a

(1) Gand, 2 juin 1894, *Pas.*, 1895, II, 22. — *Contra* : Gand, 15 juillet 1893, *Pas.*, 1894, II, 109.

(2) Voir ci-dessus n° 443.

pas fait acte de commerce et a introduit une saisie vexatoire contre un commerçant? L'action en dommages-intérêts porte sur un défendeur qui n'est commerçant à aucun titre. L'action sera de la compétence du tribunal civil spécialement Si la saisie est nulle, celle-ci n'existant pas, il ne reste qu'une voie de fait qui ne rentre pas dans le titre des saisies conservatoires et échappe à la compétence des tribunaux de commerce.

445. — Quelle est la juridiction compétente en cas d'action en mainlevée ou en validité de la saisie? — Nous avons déjà examiné cette question (1), mais il n'est pas mauvais d'y revenir encore. Disons immédiatement que pour l'action en validité il s'agit d'une hypothèse assez rare. Plutôt que d'intenter une action en validité, on se contente, en général, d'assigner au fond et de convertir le jugement obtenu en saisie-exécution. Celle-ci remplace alors la saisie conservatoire. Cependant, on peut concevoir que la question se pose. Il en est ainsi pour l'action en mainlevée. De même s'il s'agit d'étrangers, l'action en validité pendante pourra justifier la compétence des tribunaux belges au fond (2).

On se prononce souvent pour la compétence des tribunaux civils. Au point de vue de l'établissement du *forum* belge à l'égard des étrangers, il importe peu qu'il soit civil ou commercial (3). Cependant, la question a de l'intérêt non seulement pour régler le sort de l'action en mainlevée, mais encore pour dissiper les controverses sur le *forum arresti* (4).

Est-il vrai de dire que le juge civil est seul compétent pour statuer sur la validité d'une saisie? Cela est vrai pour les mesures qui sont des voies d'exécution des jugements, c'est-à-dire les saisies-arrêts et les saisies-exécutions, vrai aussi pour la saisie-revendication et la saisie foraine, pour lesquelles il y a des textes (5).

Mais, pour la saisie conservatoire, le Code de procédure n'a rien dit. La jurisprudence peut donc, à son gré, la rattacher soit au tribunal de commerce, soit au tribunal civil. Si elle considère les contestations sur la saisie comme visant l'exécution d'un jugement, elle devra

(1) Cf. n° 443.
(2) Voir n°s 449 et 451.
(3) Voir n° 450.
(4) Voir n°s 449 et s.
(5) Articles 822 et 830.

les renvoyer aux tribunaux civils. Si, au contraire, et avec raison, croyons-nous (1), elle tient l'ordonnance du président du tribunal de commerce pour un acte de juridiction purement gracieuse, rien ne peut l'empêcher de donner compétence de la forme et de la procédure au juge du fond, c'est-à-dire au tribunal qui statue sur les litiges commerciaux (2). La jurisprudence est, en général, comme les auteurs, opposée à cette solution (3). La loi ne réglant pas ces questions, on les décide par des analogies avec la saisie-exécution et la saisie-arrêt. C'est là le procédé d'interprétation traditionnel qui supplée au texte par d'apparentes analogies de mots, et qui est détestable. Ces arguments d'analogie littérale sont irrecevables dans l'espèce, parce que la saisie conservatoire n'est pas une voie d'exécution, qu'elle dépend tout entière du fond qui est commercial, qu'il est donc aisé de comprendre pourquoi le Code de procédure ne s'en est pas occupé, et pourquoi la compétence du juge commercial doit s'y appliquer. La chose est si vraie, que la jurisprudence a sanctionné un expédient pour tourner la loi, celui d'assigner au fond devant le tribunal de commerce et de convertir alors la saisie conservatoire en saisie-exécution sans qu'il y ait eu de demande en validité (4). De même quant à la demande en mainlevée; on la porte devant les juges commerciaux dans tous les cas où il ne s'agit pas d'une contestation de pure forme, mais d'un jugement relatif au fond (5). En Belgique surtout, où les tribunaux civils n'ont pas la plénitude de juridiction comme ceux de France, il n'y a pas de raison pour négliger le véritable principe qui fait dépendre la compétence de la cause de l'acte qui forme la base de l'action. En l'absence de texte dérogatoire, le juge doit y revenir; l'interprétation scientifique de la loi lui fait un devoir de se dégager des termes exorbitants de celle-ci pour retourner au principe naturel chaque fois qu'il est possible. L'argument habituel, par lequel on tranche cette question, c'est que les tribunaux de commerce ne connaissent pas de l'exécution de leurs jugements. Nous avons vu que ce principe n'est nullement en question (6).

(1) Voir n° 443.

(2) Cf. Carré, *Suppl.*, quest. 1499.

(3) Glasson et Colmet-Daage, *Précis de procédure civile*, 1902, p. 444, II. — Bordeaux, 10 février 1899. D. P., 2, 183. — Cf. Beltjens, *Proc. civ.*, art. 14 de la loi de 1876, n°s 17 à 31.

(4) Chauveau et Dutruc, v° *Saisie conservatoire*, n° 28.

(5) Id., n° 29.

(6) Voir n°s 442 et s.

446. — De la saisie-arrêt sur débiteur forain. — Tels sont les termes par lesquels on définit parfois la saisie de l'art. 822 du Code de procédure civile, dite aussi saisie foraine (1). Institution ancienne (2), elle a donné naissance et à la saisie-arrêt proprement dite, et à la saisie conservatoire.

Que faut-il entendre par débiteur forain, dans l'art. 822 ? Sous l'ancien droit, était débiteur forain celui qui habitait *foras*, c'est-à-dire hors la ville du créancier. Rien n'a modifié cette règle. Il suffit donc que des effets du débiteur se trouvent accidentellement dans la commune du créancier pour que leur saisie soit possible.

Aucun titre n'est exigé par la loi. Aucun commandement préalable, qui donnerait l'éveil au débiteur, ne doit avoir lieu, mais la permission du juge est nécessaire.

La saisie foraine ne peut être pratiquée dans les formes suivies pour les saisies conservatoires. Les dispositions relatives aux saisies-exécutions y sont applicables, sauf dérogations expresses des articles 822 et s. (3).

Peut-on saisir un navire dans cette forme ? Rien ne l'interdit, mais cette voie n'est généralement pas suivie, les tribunaux civils n'ayant pas, en Belgique, la plénitude de juridiction, et les dettes pour lesquelles un navire est arrêté étant presque toujours des dettes commerciales.

447. — De la saisie-arrêt. — La saisie-arrêt est réglée par les articles 557 et suivants du Code de procédure civile. C'est l'acte par lequel un créancier fait défense aux débiteurs de son débiteur de se dessaisir du montant de la dette en d'autres mains que celles du saisissant.

Elle nécessite : 1° un titre de créance en vertu duquel la saisie a lieu et qui peut être authentique ou sous seing privé, qui doit être régulier en la forme, contenir obligation ou condamnation, et être exécutoire ou être liquide ou évalué. A défaut de titre, la saisie nécessite permission, sur requête (art. 558) ; 2° un débiteur qui soit juridi-

(1) Tout créancier, même sans titre, peut, sans commandement préalable mais avec permission du tribunal de première instance et même du juge de paix, faire saisir les effets trouvés en la commune qu'il habite, appartenant à son débiteur forain.

(2) Voir n° 433.

(3) PAND. B., v° *Mise à la chaîne.*

quement exécutable en justice ; 3° un débiteur de son débiteur qui soit dans les mêmes conditions ; 4° l'existence d'une dette du premier au profit du second qui ait pour objet des « sommes et effets » ; 5° un ensemble de formalités réglées par les articles 559 et suivants ; notamment l'élection de domicile du saisissant dans le lieu où demeure le tiers saisi, s'il est autre que celui du saisissant, la dénonciation de la saisie au débiteur saisi et l'assignation en validité dans la huitaine, le tout à peine de nullité.

On voit que la saisie-arrêt d'un navire ne se conçoit guère que dans le cas où cet objet serait pris dans les liens d'un droit d'obligation entre le tiers saisi et le débiteur du créancier saisissant. De plus, un navire n'est pas une « somme ». Par « effets », le Code de procédure pourrait-il, à la rigueur, comprendre les navires puisque ceux-ci sont des objets mobiliers et sont susceptibles d'être vendus ? Cela serait tout à fait excessif. On ne pourrait s'appuyer pour soutenir pareille opinion que sur les articles 528 et suivants du Code civil dont l'autorité est bien faible. Mais ne peut-on pas considérer que la saisie des navires n'est soumise qu'aux règles spéciales des articles 197 et suivants du Code de commerce que dès qu'elle repose sur l'exécution d'un titre, ce qui est une condition, et de la saisie-arrêt, et de la saisie-exécution, en tant qu'elles supposent toutes deux un titre exécutoire, il faudrait conclure que la saisie-arrêt d'un navire est possible mais qu'elle doit se faire dans la forme arrêtée par les articles 197 et suivants ?

La loi devrait assurément régler en une fois les formalités de toutes les saisies de navires et comprendre par conséquent sous ce titre non seulement la saisie-exécution des navires mais aussi les autres saisies. Mais elle ne le fait point. Il est hors de doute que l'ordonnance de 1681 et le Code de 1807 ne visent que les saisies-exécutions.

Or, il est impossible d'assimiler une saisie-arrêt à une saisie-exécution. Il faut donc répondre à cette question en disant que jusqu'à ce que la loi soit revisée, la saisie-arrêt d'un navire, fût-elle possible, devrait se faire dans la forme des saisies-arrêts ordinaires, sauf à appliquer les articles 197 et suivants lorsque, le jugement de validité prononcé, le créancier aurait un titre exécutoire contre le tiers saisi. Mais nous avons vu plus haut que la saisie-arrêt d'un navire, au sens des articles 557 et suivants du Code de procédure, ne se conçoit guère.

On emploie cependant, dans la pratique, pareille expression. Mais elle ne vise pas une véritable saisie-arrêt. Elle concerne l'ancien

« arrêt », l'antique saisie conservatoire et foraine des Pays-Bas (1). Si la saisie-arrêt d'un navire ne peut se présenter que malaisément, il n'en est pas de même de la saisie-arrêt du fret qui est d'une application fréquente et pour laquelle les règles générales réglant la saisie arrêt de « sommes » n'offrent aucune difficulté spéciale.

448. — De la saisie-revendication. — On peut revendiquer un navire. Cet objet, purement mobilier, peut donc être frappé de saisie revendication ; c'est-à-dire que toute personne qui prétend un droit de propriété, de possession légale ou de gage sur lui peut la mettre sous la main de justice jusqu'à ce qu'il ait été statué sur l'existence de ce droit. Cette saisie a ceci de particulier qu'elle peut avoir lieu entre les mains de tiers et sans titre exécutoire, mais dans tous les cas l'autorisation de la justice est indispensable (2). Elle ne se confond donc pas avec la saisie des navires réglée par les articles 197 et suivants de l'ancien Code de commerce français, qui ne peut avoir lieu qu'en vertu d'un titre exécutoire.

449. — Le « forum arresti ». — C'était un principe incontesté dans notre ancien droit que la mainmise sur un objet entraînait non seulement compétence du juge du lieu où l'appréhension s'en faisait, mais un droit quasi réel ou *jus ad rem*. Les saisies n'avaient pas d'autre but (3).

Elles créaient donc un tribunal compétent. D'où l'expression *Forum arresti*.

Les pays imprégnés fortement de droit féodal firent de ce principe une des bases principales de leur organisation judiciaire. Les villes de commerce y trouvèrent une institution rapide et commode aux créanciers. En Angleterre, les actions *ad rem* (4) qui en dérivent constituent une des parties les plus importantes du droit anglais.

En Hollande, Pierre Bort (5) considérait le *forum arresti* comme indispensable au commerce étranger qui est la source de la prospérité de la Hollande, et Voet (6) ajoute : *Unde et hoc arresti genus*

(1) Voir no 433.
(2) C. P. C. art 826.
(3) Voir n° 433.
(4) Voir n° 268.
(5) *Tractaat van arresten*, eerste deel, nr 15.
(6) *Ad Pandectas*, n° 22.

non modo toto Belgio si Frisiam excipias, receptum est, sed et per universam Galliam atque in Germania illud vigere testatur Rebuffus, Kinschot, etc.

En Italie, en Espagne, de même qu'en Allemagne et en France, l'institution avait pénétré. Elle fut maintenue jusqu'à l'Edit de Louis XVI de 1786 qui supprima le *forum arresti* pour le confondre avec le *forum contractus* (1). Nulle part cependant elle ne régna comme dans notre pays. A Tournai, Lille, Namur, en Flandre, Brabant, à Liége, règne le principe formulé par Knobbaert (2) : *Judex incompetens fit per viam arresti competens*, et répété par Christyn (3) : *Arresto fundatur jurisdictio.*

Ces dispositions, reprises par l'art. 822 du Code de procédure civile relatif à la saisie foraine, n'étaient édictées qu'en faveur des bourgeois des villes et l'art. 14, revenant sur l'Edit de 1786, alla plus loin dans la même voie protectionniste, en étendant à tous les Français le droit de citer, même sans arrêt, un étranger devant leur tribunal même pour des obligations contractées avec eux à l'étranger.

D'autre part, rien n'étendait l'ancien *forum arresti* aux étrangers dont les droits vagues et mal définis par le Code civil sont encore, sous le régime de la loi belge de 1876, la source de discussions sans fin (4).

Cependant, cette dernière loi, revenant, comme par une impulsion secrète et latente, à la tradition juridique de nos provinces, réintroduisit le *forum arresti*. Le n° 5 de l'art. 52 dit en effet : « S'il s'agit de demandes en validité ou en mainlevée formées dans le Royaume ou de toutes autres mesures provisoires ou conservatoires, les étrangers peuvent être assignés devant les tribunaux du Royaume, soit par un Belge, soit par un étranger ». Le n° 6 de l'art. 52, sans concerner directement le *forum arresti*, s'inspire d'un principe analogue (5) et le complète lorsqu'il dit que la compétence des tribunaux belges résulte de la connexité de la demande avec un procès déjà pendant devant un tribunal belge. « Cette loi, dit M. de Paepe, contraire à tout circuit d'actions, n'a pas voulu que le débat sur la

(1) De Paepe, *Etudes sur la compétence civile à l'égard des étrangers*, tome Ier, p. 25.

(2) *Jus civile Gandensium*, rub. N, obs. 4, n° 11. — De Paepe, *loc. cit.*

(3) *Consuetudines Bruxellenses*, art. 64, n° 1, *idem.*

(4) De Paepe, *op. cit.*, pp. 92 et s.

(5) Le *Forum connexitatis causarum*. Cf. n° 451.

créance pour le payement de laquelle la saisie a été faite fût renvoyée devant le juge étranger dont la décision, après avoir été rendue exécutoire en Belgique, serait acceptée comme point de départ par le juge belge réduit à n'apprécier la saisie que sous le rapport de la forme. »

Cependant l'application de cette loi n'a jusqu'à présent mené les tribunaux qu'aux solutions les plus confuses. L'extension aux étrangers du *forum arresti* n'était, en effet, légale que dans les limites où elle était possible aux regnicoles. Or, nous avons vu (1) à quelles controverses aboutit, en droit général de procédure, la question de compétence dès qu'il s'agit de statuer soit sur le fond de la dette, soit sur la validité d'une saisie conservatoire.

Les mêmes solutions s'imposent, en matière maritime, non seulement pour des raisons tirées des principes généraux de la procédure, mais par suite de motifs spéciaux empruntés, soit au droit maritime, soit à la loi sur la compétence de 1876 touchant le droit des étrangers. Mais il importe de reprendre en entier l'exposé de la question, assez complexe par elle-même, afin de l'élucider plus complètement.

450. — Effet des saisies sur la compétence. — Rappelons que, en Belgique, les tribunaux civils n'ont pas une plénitude incontestée de juridiction. Cette fâcheuse anomalie est en réalité la source de toutes les controverses. Il se fait que si une saisie conservatoire a lieu, pour une dette ou une cause commerciale, c'est le tribunal de commerce qui connaît seul de la cause de la saisie ou du fond de l'affaire, tandis que pour l'action en mainlevée ou en validité de la saisie, une jurisprudence notable consacre la compétence exclusive des tribunaux civils. Cette jurisprudence se trompe, à notre sens (2). Toutefois, elle existe et contribue à rendre plus difficile la solution du problème.

D'autre part, les étrangers jouissent, sous le régime de la loi de 1876, des mêmes droits que les Belges, sous la réserve de la réciprocité à leur égard. Quant aux contestations des étrangers entre eux, le principe est demeuré celui qu'indiquait, le 20 juillet 1835, la Cour de cassation, « que l'administration de la justice est du droit des gens ; que c'est une dette que les nations se doivent mutuellement pour assurer les effets des engagements dont, sans cela, on pourrait se jouer impunément (3). »

(1) Voir nos 442 et s.
(2) Voir no 443.
(3) *Pasicrisie*, 1835. — Cour d'appel de Bruxelles, 18 juillet 1870, *Pasic.*, 1871, II, 160.

S'agit-il maintenant d'apprécier quel va être l'effet d'une saisie conservatoire sur la compétence à l'égard des étrangers ? Nous allons nous trouver en présence de décisions judiciaires qui sont discordantes. Le 7 novembre 1891 (1), la Cour d'appel de Bruxelles statua sur un jugement du tribunal de commerce d'Anvers qui avait, à la fois, validé une saisie conservatoire et statué sur le fond de la dette, qui naissait d'un quasi-délit d'abordage. Le pourvoi formé contre cet arrêt fut rejeté par la Cour de cassation. Mais cette dernière décision n'a guère d'intérêt (2).

Par contre, le 6 janvier 1894 (3), le même Cour réforma un jugement du même tribunal en déclarant qu'il était incompétent *ratione materiæ* pour connaître de la demande en validité de la saisie conservatoire, et que celle-ci tombant, l'abordage qui avait eu lieu à l'étranger entre étrangers n'emportant pas par lui-même compétence du juge belge, celui-ci ne pouvait pas connaître des dommages-intérêts.

Le 19 juin 1894, elle alla plus loin, et, contrairement aux principes sur l'indivisibilité, rejeta une demande en dommages-intérêts compétemment faite, sous prétexte que, faite par le même exploit que l'action en validité, elle se confondait avec elle (4).

Nous nous réservons de critiquer plus loin ces deux décisions.

Il en résultait que le *forum arresti* était fermé aux étrangers devant le tribunal de commerce d'Anvers.

Ceux-ci s'adressèrent alors au tribunal civil. S'appuyant sur un jugement du 29 janvier 1887 (5), ils obtinrent, le 12 juin 1895, une décision disant « que le tribunal civil est régulièrement saisi de la demande en validité des saisies ; qu'il s'agit d'un abordage en haute mer entre deux navires étrangers de nationalité différente ; que cette considération est généralement jugée décisive pour attribuer compétence au fond à la juridiction civile, laquelle serait en toute hypothèse appelée à se prononcer sur le fond et à reviser tout le procès en cas de demande d'*exequatur* d'un jugement obtenu à l'étranger (6) ». Le 22 juillet 1896 (7), la Cour d'appel réforma ce jugement, mais en tant

(1) *Pasic.*, 1892, II, 208. — *Journal des Trib.*, 1892, col. 521.
(2) 1er déc. 1892, *Pas.*, 1893, I, 44.
(3) *Pas.*, 1894, II, 145. — *Journ. des Trib.*, 1894, p. 65.
(4) De Paepe, *op. cit.*, II, p. 64.
(5) *Journal des Trib.*, 1888, col. 2.
(6) *Id.*, 1896, col. 538.
(7) *Ibid.*, 1897, col. 113.

seulement que le juge civil avait statué sur une constatation d'ordre commercial. Le tribunal de commerce d'Anvers, appelé à se prononcer, s'appuya sur l'action en validité pendante devant le tribunal civil pour se déclarer compétent au fond (1). C'était l'application complète de l'ancien *forum arresti*. Cette décision fut confirmée par des motifs sans intérêt (2).

Tel est l'état de la question.

Examinons d'abord la thèse des jugements du 11 mars 1897 et du 19 juin 1895. Le jugement du tribunal civil d'Anvers offre un expédient ingénieux mais difficile à justifier. Il est louable de tenter de s'opposer à un circuit d'actions et de statuer directement sur une contestation que le juge étranger devrait soumettre à l'*exequatur* du tribunal civil. Mais on ne peut guère soutenir que ce dernier soit régulièrement saisi par sa propre initiative ou par une citation donnée devant lui directement par un étranger à un autre dans une matière où un Belge serait irrecevable à agir. Ce serait, sans texte impératif, donner aux étrangers plus de droits que n'en possèdent les regnicoles. Il en est autrement en ce qui concerne le jugement du 11 mars 1897. Le tribunal de commerce pouvait-il, sur renvoi, statuer au lieu et place du tribunal civil incompétent, sous prétexte que l'action en validité était pendante devant ce dernier tribunal, c'est-à-dire dans le même ressort ? On peut difficilement soutenir qu'il y avait lieu à l'application de l'art. 52, n° 5. Ce dernier ne donne compétence que pour l'action en validité ou en mainlevée de la saisie et ne parle pas du fond. A examiner attentivement les choses, l'art. 52, n° 5, ne consacre pas par lui-même le *forum arresti* dans son intégrité. Mais on peut utilement le compléter par l'art. 52, n° 6, qui donne compétence au cas où la demande est connexe à un procès déjà pendant devant un tribunal belge.

451. — Le « forum connexitatis causarum ». — La connexité et la compétence sont deux choses bien distinctes, dont la première est bien plus étendue que la seconde. Une action peut être connexe à une autre alors que la compétence *ratione materiæ* les sépare. Y avait-il connexité dans l'espèce discutée ci-dessus ? Pourquoi pas ? Le principe qu'il faut suivre et qui est inscrit dans la récente convention franco-belge, c'est que, sont connexes, les actions qui dérivent de

(1) 11 mars 1897, *Journal des Trib.*, 1897, col. 1216.
(2) Cour d'appel, Brux., 14 déc. 1897, *Journal des Trib.*, 1897, col. 1417.

la même cause ou qui visent le même objet. De quelle cause s'agit-il? Est-ce de celle qui donne naissance à l'action, c'est-à-dire un acte de pure procédure? Ou bien s'agit-il de la cause qui, touchant au fond du droit, a mis en mouvement la procédure même? Le doute n'est pas possible. Il s'agit bien du fond du droit (1). Dès lors, la saisie ayant pour cause la dette née du quasi-délit constitue bien une demande connexe à celle en réparation de ce même quasi-délit qui est leur cause à toutes deux.

Sous le bénéfice de ces observations, nous nous rallions donc à la thèse consacrée par l'arrêt du 22 juillet 1896. Examinons maintenant les thèses extrêmes entre lesquelles il est placé.

Des deux systèmes défendus successivement par la Cour d'appel de Bruxelles en 1891 et en 1894, et que nous avons indiqués antérieurement (2), le premier nous paraît le plus proche de la réalité. Comme celui que nous venons d'examiner, il s'appuie sur la compétence à raison de la connexité des demandes, mais il se complique d'une question de compétence nouvelle, celle de la recevabilité d'une action en validité de saisie conservatoire devant un tribunal de commerce. En supposant que cette dernière juridiction soit incompétente (3), il y a cependant le fait d'un procès pendant devant un tribunal belge, procès connexe à l'action au fond et qui détermine la compétence des tribunaux belges sur ce deuxième point. Ce fait, dit la Cour de Bruxelles, suffit. On pouvait objecter que l'incompétence emporte dessaisissement radical du juge et anéantissement du procès. Que celui-ci n'existant plus, il n'y a plus moyen d'appliquer le n° 6 de l'art. 52, et en tous cas, ce serait donner aux étrangers plus de droits qu'aux Belges.

C'est ce que l'arrêt de 1894 n'a pas manqué de faire.

Est-ce exact? En aucune façon. Pour ce qui concerne l'argument qui se base sur l'égalité des droits des Belges et des étrangers, la loi de 1876 n'a nullement fait dépendre en tous points la compétence à l'égard des étrangers de la compétence entre Belges. Elle a, dans l'art. 52, tracé des règles qui sont spéciales, notamment en ce qui concerne le *forum connexitatis causarum*. Dès qu'il y a connexité, il y a compétence, c'est-à-dire qu'en cette matière la connexité l'emporte sur les règles de la compétence *ratione materiæ*. Belges et

(1) Voir n° 443; — voir aussi De Paepe, *Compétence civile à l'égard des étrangers*, tome II, p. 59.

(2) Voir ci-dessus.

(3) Voir n° 443.

étrangers sont égaux vis-à-vis du *forum connexitatis*, mais leur droit ne dépend point des questions de compétence qui ne regardent que les Belges entre eux. L'art. 52, n° 6, les domine et les dépasse, au contraire.

On voit qu'il est inexact de dire que ce serait donner plus de droits aux étrangers qu'aux Belges.

Enfin peut-on soutenir que, parce qu'un tribunal a admis un moyen d'incompétence, il n'y a pas de procès pendant ?

Cela a l'air fort sérieux. Cependant, que veut la loi de 1876 pour instituer la compétence des tribunaux belges ? Un procès pendant, c'est-à-dire une raison suffisante à son sens pour entraîner connaissance d'un litige complémentaire. Dès que pareil fait existe, la compétence naît. Comment naît-elle ? Avec des conditions et des restrictions ? Nullement. Les tribunaux belges sont pleinement saisis. S'ils sont pleinement saisis, rien ne peut plus les dessaisir, rien, pas même le fait que le procès connexe qui était pendant lors de l'intentement de l'action a pris fin depuis, soit par un jugement, soit par un *accordandum*, soit même par une transaction des parties. On me répond que le jugement d'incompétence rétroagit au jour de l'exploit introductif et efface l'instance originaire, qu'ainsi la connexité n'a plus de base. Point du tout. C'est à la date de l'exploit introductif de la deuxième action qu'il faut rétroagir pour juger quel était l'état des faits au moment où elle est née. Or, à ce moment, la décision d'incompétence n'était pas rendue, et la connexité régnait, ce qui suffit à asseoir la compétence.

Nous avons d'autant plus de raisons de nous ranger à la compétence du tribunal de commerce que nous estimons que ce dernier peut parfaitement connaître de la validité et de la mainlevée d'une saisie conservatoire (1).

452. — Effet des saisies de navires sur la compétence. — La saisie conservatoire des navires étrangers, même par des étrangers, entraîne enfin compétence des tribunaux belges pour une raison spéciale au droit maritime. La loi de 1876 institue compétence quand l'étranger a un domicile ou une résidence en Belgique. Nous avons vu (2) que le navire, personnalité juridique, a son domicile ou sa résidence là où il se trouve. En accostant le quai d'un port belge, il élit domicile ou résidence en Belgique. Cette considération rend jus-

(1) Voir n° 445.
(2) Voir n° 63.

ticiables des tribunaux belges tous les capitaines dont les navires pénètrent dans les eaux territoriales (1). Elle ne tranche pas cependant les controverses que nous avons examinées (2). Il s'agit alors de choisir *ratione materiæ* entre les juridictions belges. Mais nous y trouvons une considération spéciale en faveur de la compétence des tribunaux consulaires. Le navire est une personnalité qui fait le commerce. La saisie est un véritable arrêt personnel assimilable à l'« arrêt » de l'ancien droit. C'est une raison de plus pour qu'il jouisse de la procédure réservée aux commerçants.

453. — Droit comparé. — En Allemagne, le *forum arresti* existe en ce sens que le juge du lieu où l'armateur défendeur a des biens est compétent pour connaître d'une action contre lui, si cet armateur n'a pas de domicile dans le pays. En Autriche (3), il suffit également que le défendeur ait des biens dans le ressort du tribunal. En Angleterre et aux États-Unis, dès que le défendeur a un bureau d'affaires (4) dans le ressort, la compétence s'ensuit, et, quant au *forum arresti*, l'*action in rem* en fait une des bases de la procédure (5). En Danemark, en Suède, comme en Norwège et en Hollande, le *forum arresti* existe même entre navires étrangers qui se sont abordés en pleine mer (6). En Hongrie, une saisie suffit pour asseoir le droit de juridiction et, en Italie, le *forum arresti* semble dériver de l'article 105, 1°, du Code de procédure civile. Cela est intéressant à connaître pour les pays dont la compétence en droit international privé est basée sur la réciprocité.

---

(1) Cf. De Paepe, *op. cit.*, t. II, p. 199.
(2) Voir n° 445 et s.
(3) Loi du 1er août 1895, § 99.
(4) Gand, 23 juillet 1902. *R. I. D. M.*, XVIII, p. 389.
(5) Voir nos 401 et s.
(6) Cf. Autran, *De la compétence en matière d'actions d'abordage*. *R. I. D. M.*, XIX, p. 130. — Cf. La Haye, 20 janvier 1902. *R. I. D. M.*, XVIII, p. 412.

§ 2. — DES SAISIES-EXÉCUTIONS ET DE LA VENTE FORCÉE DES NAVIRES

ARTICLE 237. *(Dispositions transitoires.)*

A dater de la mise en vigueur des dispositions du Code de commerce nouveau qui règlent le droit maritime, les articles 197 à 215 du Code de commerce de 1808 seront ajoutés au Code de procédure civile, pour y être observés jusqu'à la revision du dit Code.

ARTICLE 197. *(Titre II du livre II de l'ancien Code de commerce. De la saisie et de la vente des navires.)*

454. — Le Code de procédure civile n'a pas été modifié depuis 1879, et sa revision ne semble pas prochaine. Le titre II du livre II de l'ancien Code de commerce pourrait bien avoir encore la vie longue.

Tous bâtiments de mer peuvent être saisis et vendus par autorité de justice, et le privilège des créanciers sera purgé de la manière suivante.

455. — Portée des dispositions sur la saisie et la vente des navires. — Les articles 197 et suivants ne concernent ni toutes espèces de saisies ni toutes les ventes possibles. Ils se restreignent, sauf l'art. 215, aux saisies-exécutions et aux ventes forcées, c'est-à-dire à celles qui suivent ces saisies.

Ils ne concernent pas non plus tous bâtiments quel-

conques, mais seulement les bâtiments de mer, sans distinguer s'ils sont nationaux ou étrangers (1).

Le but de la vente forcée est de purger le navire de ses dettes, de le nettoyer des privilèges qui y sont attachés et de le remettre quitte et libre à la disposition d'un nouveau propriétaire.

456. — Ancien droit belgique. — Dans les Pays-Bas où la saisine était à la base de tous les droits réels, la vente forcée des navires, sur saisie, devait avoir été depuis longtemps réglée par les coutumes. L'ordonnance de Dordrecht ne fait que reproduire ce qui était de droit commun à cet égard dans nos provinces.

Pour remédier, dit-elle (2), aux abus qui se sont introduits dans le droit maritime au sujet des côllocations sur le prix, par suite de vente des navires, qui ont lieu en vertu de *Waterbrieven* ou autres engagements : Il a été ordonné, statué et établi par l'écoutète, les bourgmestres, les échevins, le Sénat et les prud'hommes de quartiers, que dorénavant aucune collocation qui ne serait pas faite comme il va être dit n'aura de validité.

Lorsque, par suite de *Waterbrieven* (3) ou d'autres contrats affectant des navires, leurs agrès et leurs accessoires pour prix d'achat du navire, de marchandises ou d'étoffes livrées à ce navire ou pour des travaux faits dans ce navire, les échevins de l'eau auront condamné le débiteur à payer dans les trois jours et que le paiement n'étant point exécuté dans ces trois jours, une nouvelle demande aura été portée devant les échevins de l'eau, le défendeur sera, avant toute autre saisie définitive, assigné à personne ou à domicile, et s'il est en fuite ou à l'étranger, par une proclamation ou au son de la cloche.

Dans les huit jours suivants, le navire sera vendu par les échevins de l'eau à la place où il se trouvera dans la ville de Dordrecht, au plus

(1) DALLOZ, *Suppl.*, v° *Droit mar.*, n° 210.

(2) Ordonnance de Dordrecht de 1533. Trad. PARDESSUS. Tome IV, p. 165 de la *Collection des lois maritimes*.

(3) On entend par *waterbrief* une sorte d'hypothèque conventionnelle analogue au droit de gage sur les navires du droit maritime hollandais et allemand d'aujourd'hui. Ce n'est pas une lettre à la grosse, la créance subsistant, à titre de droit d'obligation, même au cas de perte du navire. — Cf. BYNKERSHOEK, *Quest. juris privati*, III, chap. XVI. — On l'appelle aussi *Bylbrief, Bilbref* en suédois (Code de 1667, 4° partie, § 9), *Biilbrev* en danois (Code de 1683, chap. V, § 9). Voir n° 2.

offrant pour de l'argent comptant ou autrement selon la prudence des échevins; et les deniers pour lesquels ledit navire, ses agrès et accessoires auront été vendus devront être garantis par une caution avant le coucher du soleil et avant que l'acheteur puisse en être mis en possession. Il sera ensuite obligé de verser ces mêmes deniers avant le troisième jour entre les mains des échevins, sous peine d'une amende de dix livres. En cas de non-paîment, on fera une nouvelle adjudication du navire : s'il vaut moins, l'acheteur supportera la différence; et s'il vaut plus il ne profitera point de l'amélioration.

Les deniers seront ensuite distribués à qui de droit, à ceux qui ont des *waterbrieven* selon leur ancienneté et avant ceux qui ont de simples obligations ou de simples engagements sous seing privé sur ces navires; bien entendu que celui qui voudra obtenir la délivrance des deniers qui lui sont attribués devra fournir caution et garantie suffisante de les représenter et de les restituer pour le cas où, dans l'an et six semaines, quelqu'un se présenterait avec des *waterbrieven* plus anciens et des droits mieux fondés.

Il n'est point dérogé, du reste, aux droits des *waterbrieven* et des contrats faits devant échevins sous tous les autres rapports, non plus qu'aux droits du propriétaire.

Nous avons ordonné, de plus, qu'aucune saisie ne pourra être faite sur un navire, ses agrès et ses accessoires, qui sera sorti du chantier et se trouvera en dehors du port, sauf le droit de ceux qui ont des *waterbrieven*, des promesses sous seing privé ou des obligations affectant le dit navire.

En 1537, le Sénat d'Amsterdam donnait pendant six mois le droit de surenchère au créancier du navire, si à la suite de vente judiciaire il n'était pas entièrement payé en appliquant les dispositions relatives aux maisons (1). En 1570 on revint sur cette décision, le délai de six mois fut réduit à six semaines pour les immeubles et à vingt-quatre heures pour les navires (2).

(1) Desjardins, I, nº 56; *Handvesten d'Amsterdam*, t II, p. 526.
(2) Pardessus, t. V. *Collect. lois marit.*, p. 122.

A. — Conditions de la saisie.

457. — Qui peut procéder à la saisie et à la vente. — Tout créancier muni d'un *titre exécutoire* a ce droit. Il n'y a pas à distinguer s'il est créancier chirographaire ou hypothécaire. Le droit de saisie n'exige pas droit de suite et bien que les textes soient ceux de l'ancien Code de commerce, le droit de suite que possédaient sous ces dispositions les créanciers chirographaires n'a rien à faire avec elles.

Il n'y a pas à distinguer non plus si le créancier a comme débiteur le propriétaire ou les copropriétaires du navire.

458. — Droits du créancier d'un copropriétaire. — Ces droits sont naturellement bornés à ceux de sa créance c'est à la part de la propriété du débiteur. Il s'ensuit que le créancier, ne peut faire vendre que cette part et n'a pas le droit de recourir à la licitation du navire entier. Il doit procéder à cette vente et à la saisie qui la précède dans les formes requises pour la propriété totale du navire, dont cette part est un démembrement.

Mais si les droits soit du créancier, soit du débiteur portent sur plus de la moitié de la propriété du navire, il en est autrement et le créancier peut, après avoir saisi sa part, requérir la vente du navire entier en appelant les autres copropriétaires à la vente (1).

459. — Qu'est-ce qu'un titre exécutoire ? — C'est un acte authentique revêtu de la formule d'excution parée, c'est-à dire emportant contrainte. Ce sont les tribunaux qui en arment le créancier. Celui-ci devra donc s'adresser à la justice. Dans l'entretemps il pourra faire une saisie conservatoire afin de s'assurer le maintien de ses droits (2).

460. — Quels bâtiments peuvent être saisis? — *Tous bâtiments de mer*, dit l'art. 197. Nous avons défini

(1) *De la saisie et de la vente des navires*, par VIDAL-NAQUET, *R. I. D. M.*, t. II, p. 743. — Cass. fr., 31 mars 1886 *id.*, p. 7. (Voir l'art. 11 de la loi du 21 août 1879. DE VALROGER, I, n° 253; DESJARDINS, I, 220; JACOBS, II, n° 989.) Cf. n° 478*bis*.

(2) Voir n°s 432 et s.

cette expression (1). Il résulte de ces termes que le titre II du livre II de l'ancien Code de commerce ne concerne pas les bâtiments d'intérieur. Quant aux embarcations, on devrait, en bonne logique, les y soustraire. Ce ne sont pas des bâtiments, en effet. Cependant, l'art. 207 donne le nom de bâtiments à des barques, chaloupes, etc., du port de moins de dix tonneaux (2). Les mots « bâtiments de mer » ont donc ici un sens large qui dépasse les limites tracées dans l'art. 1er de la loi de 1879.

Mais, d'une part, les bâtiments de mer peuvent être l'objet d'autres saisies que celles-là, notamment de saisies conservatoires (3) et d'autre part, les autres bâtiments que ceux-là sont soumis à toutes saisies mobilières (4), notamment à la saisie-exécution du Code de procédure civile (5).

Enfin, il n'y a pas à distinguer entre navires nationaux et navires étrangers (6). La contrainte exécutoire frappe tous les objets qu'elle vise, quels qu'ils soient, dans les limites du territoire.

Il n'y aurait lieu de faire des réserves que pour les bâtiments doués du privilège de l'exterritorialité. Par exemple, les navires de guerre étrangers (7).

En outre, l'art. 215 énonce une exception formelle : le bâtiment prêt à faire voile n'est pas saisissable, sauf pour certaines dettes (8).

Sous cette réserve, les art. 197 et suivants s'appliquent partout dans les ports, fleuves et rades, si le bâti-

(1) Voir n° 2*bis*.
(2) Voir n° 473.
(3) Voir nos 435 et s.
(4) Voir n° 479*bis*.
(5) Voir n° 455.
(6) Dalloz, Suppl., v° *Droit mar.*, 133 et n° 210; Desjardins, I, n° 219. Cf. n° 462.
(7) Voir nos 486 et s.
(8) Voir nos 481 et s.

ment saisi est dans la mer territoriale. Le bâtiment qui a gagné la haute mer n'est pas saisissable. Il ne relève que de son pavillon et du droit des gens (1).

461. — Tribunaux compétents. — Les saisies visées dans ce paragraphe sont des saisies-exécutions. Elles rentrent dans la compétence des tribunaux civils (2).

La procédure de saisie se poursuivant autrefois devant les amirautés, on eût dû les remettre aux tribunaux de commerce qui en ont pris la place. Le principe que les actes d'exécution sont soustraits à la justice consulaire a fait échec à cette conséquence (3). Les demandes en mainlevée et toute procédure sur l'exécution sont donc soustraites à la juridiction marchande.

462. — Droit comparé. — En général, la saisie des navires étrangers est admise par toutes les législations. Il n'en est autrement que pour les pays espagnols. L'article 605 du Code espagnol dit : « Les navires étrangers mouillés dans les ports espagnols ne peuvent être saisis pour des dettes qui n'auraient pas été contractées sur le territoire espagnol et pour l'utilité de ces mêmes navires. Même disposition au Brésil (4), en Argentine (5), au Chili et au Pérou.

En France, la loi du 10 juillet 1885 (art. 23 à 32) a pris la place des articles 201 à 207 du Code de commerce en appliquant aux navires les règles de la saisie immobilière. Le tribunal civil demeure compétent.

En Allemagne, il y a une loi du 15 juin 1895 qui vise les navires d'intérieur, une autre, du 24 mars 1897, sur l'exécution forcée des navires de mer. *L'Amtsgericht* du district où le navire est enregistré est compétent. Le mécanisme général en est analogue à celui du droit français (6).

En Italie, les art. 879 à 904 du Code de commerce règlent les

(1) Cf. nos 112 et s.
(2) Voir no 443.
(3) Avis du Conseil d'Etat du 11 avril 1809.
(4) Art. 482, Code comm.
(5) Art. 1031, Code com.
(6) Pour le texte et la traduction de ces lois, cf. *Etude sur le crédit maritime*, par Léon Hennebicq.

conditions de la saisie et de la réalisation du gage. Les formalités observées sont analogues aux nôtres. Remarquons seulement qu'il y a en droit italien deux espèces de saisies, le *pignoramento* et le *sequestro*. Le premier est l'acte judiciaire par lequel un navire est remis à la justice pour être à son intervention vendu aux enchères publiques. Le second se rapproche de notre saisie conservatoire, c'est un arrêt du navire ordonné par la justice en faveur d'un créancier qui justifie de sa créance et du danger de la perdre. Cet arrêt mène également à la vente forcée.

B. — Formalités de la saisie et de la vente.

ARTICLE 198.

Il ne pourra être procédé à la saisie que vingt-quatre heures après le commandement de payer.

463. — Le délai de vingt-quatre heures. — Le principe est de droit commun (1). Un commandement est indispensable. Il n'y a de particulier à l'art. 198 que la question du délai. Le délai ordinaire entre le commandement et la saisie se compte par jour. Ici il se compte par heure. En outre, le délai ordinaire varie selon des distances. Celui-ci est invariable.

Mais le délai peut-il se périmer? Les uns appliquent la prescription de l'an et jour, solution conforme à l'ancien droit, et éminemment équitable (2). Malheureusement les principes de l'interprétation obligent à répondre que seule la prescription trentenaire est possible, dans le silence de la loi (3). Rien ne contraint donc le créancier à saisir immédiatement après l'expiration des vingt-quatre heures.

(1) Art. 583, C. proc. civ.
(2) Dalloz, *Rép.*, vº *Dr. mar.*, nº 115.
(3) Desjardins, I, 232; De Valroger, I, 160.

ARTICLE 199.

Le commandement devra être fait à la personne du propriétaire ou à son domicile s'il s'agit d'une action générale à exercer contre lui.

Le commandement pourra être fait au capitaine de navire si la créance est du nombre de celles qui sont susceptibles de privilège sur le navire, aux termes de l'art. 191.

464. — Notification du commandement. — Cette notification se fait au propriétaire ou peut se faire au capitaine selon qu'il s'agit d'une action générale ou d'une créance susceptible de privilège. Que faut-il entendre par action générale? Est action générale toute action qui n'entraîne pas de privilège sur le navire.

Si la créance est susceptible de privilège, on comprend qu'il soit permis de faire la notification au capitaine. Celui-ci représente le navire et, dans la plupart des cas, les créanciers auront traité avec lui.

Les formes du commandement n'ont rien de spécial (1).

464*bis*. — Le créancier hypothécaire a-t-il ce droit? — Le bon sens et l'équité disent oui, mais l'interprétation légale et sa méthode formaliste, ne respectent pas le bon sens. Le Code de commerce ne connaissait pas l'hypothèque maritime. Il faudra donc que le créancier hypothécaire suive les formes des créances chirographaires (2).

465. — Créancier privilégié. Propriétaire du navire sur les lieux. — Des auteurs soutiennent que, sauf le cas où le créancier a traité avec le capitaine seul et a contre lui un titre exécutoire il suffit que le propriétaire du navire soit sur les lieux pour que le créancier

(1) Art. 583 et s., C. proc. civ.
(2) Jacobs, II, n° 990.

privilégié ne puisse plus agir contre le capitaine (1). Assurément, l'art. 22 subordonne à l'autorisation du propriétaire, toute une série d'engagements du capitaine donnant naissance à privilège. Mais c'est là une restriction qui ne peut s'étendre à des matières qu'elle ne vise pas. Ce n'est pas au point de vue des rapports entre capitaine et propriétaire que se place l'art. 199, mais au point de vue des tiers. A leur égard le principe est que, sauf preuve du contraire, ils traitent valablement avec le capitaine même si le propriétaire est sur les lieux. Ce dernier est présumé ne pas être présent, et cette présomption ne sera renversée que s'il a manifesté sa présence aux tiers, c'est-à-dire dans un cas tout à fait exceptionnel. Dans cette hypothèse même il n'y a aucun rapport entre l'acte de procédure de l'art. 199 et la validité ou la non-validité de la dette au fond, puisque l'art. 199 suppose un titre exécutoire, c'est-à-dire une dette reconnue en justice, ce qui ne serait pas le cas si le propriétaire la contestait. L'acte de procédure de l'art. 199 est donc bien indépendant de la question de l'art. 22 et rien ne permet de restreindre les droits qu'il confère au créancier privilégié.

ARTICLE 200.

L'huissier énonce dans le procès-verbal :

Les noms, profession et demeure du créancier pour qui il agit;

Le titre en vertu duquel il procède;

La somme dont il poursuit le paiement;

L'élection de domicile par le créancier dans le lieu où siège le tribunal devant lequel la vente doit être poursuivie et dans le lieu où le navire saisi est amarré;

Les noms du propriétaire et du capitaine;

Le nom, l'espèce et le tonnage du bâtiment;

Il fait l'énonciation et la description des cha-

(1) JACOBS, n° 990; VIDAL NAQUET, o. c.

loupes, canots, agrès, ustensiles, armes, munitions et provisions;

Il établit un gardien.

466. — Procès-verbal de saisie. — Le procès-verbal de saisie est celui d'un procès-verbal ordinaire de saisie-exécution. L'itératif commandement n'est pas nécessaire puisque la saisie n'a pas lieu à domicile (1). Deux témoins sont requis. Ils signent l'original et la copie. L'élection de domicile a lieu dans la localité où siège le tribunal civil compétent et le gardien constitué doit être sérieux et solvable.

Il est inadmissible que l'huissier désigne sous le nom d'*apparaux*, les munitions et provisions. Ce ne sont, en effet, pas des apparaux (2). Les apparaux sont des organes du navire (3).

ARTICLE 201.

Si le propriétaire du navire saisi demeure dans l'arrondissement du tribunal, le saisissant doit lui faire notifier, dans le délai de trois jours, copie du procès-verbal de saisie et le faire citer devant le tribunal pour procéder à la vente des choses saisies.

Si le propriétaire n'est point domicilié dans l'arrondissement du tribunal, les significations et citations lui sont données à la personne du capitaine du bâtiment saisi ou, en son absence, à celui

(1) DALLOZ, *Rép.*, v° *Droit maritime*, n° 119.
(2) *Contra*, DALLOZ, *o. c.* n° 123.
(3) Voir n° 19.

qui représente le propriétaire ou le capitaine; et le délai de trois jours est augmenté d'un jour à raison de deux myriamètres et demi (5 lieues) de la distance de son domicile.

S'il est étranger ou hors de France, les citations et significations sont données ainsi qu'il est prescrit par le Code de procédure civile (art. 69).

467. — Formalités. — Le tribunal compétent est le tribunal civil du lieu où le navire se trouve. La signification et la citation doivent être faites à personne.

Le délai de trois jours pour la signification du procès-verbal court du lendemain du jour de la saisie. Le délai de la citation est celui du droit commun. Le jugement qui ordonne la vente doit être signifié. Il commet un juge pour y procéder (1).

L'inapplication de ces formalités entraîne nullité si une formalité substantielle a été omise (2).

ARTICLE 202.

Si la saisie a pour objet un bâtiment dont le tonnage soit au-dessus de dix tonneaux, il sera fait trois criées ou publications des objets en vente.

Les criées et publications seront faites consécutivement, de huitaine en huitaine, à la Bourse et dans la principale place publique du lieu où le navire est amarré.

L'avis en sera inséré dans un des papiers publics

(1) DALLOZ, *Rép.*, *l° cit.*, n°s 126 et s.
(2) JACOBS, II, 990.

imprimés dans le lieu où siège le tribunal devant lequel la saisie se poursuit, et s'il n'y en a pas, dans un de ceux qui seraient imprimés dans le département.

468. — Formalités précédant l'adjudication. — L'adjudication est précédée de formalités qui varient selon que le tonnage du navire dépasse ou non dix tonneaux.

Dans le premier cas il y a trois adjudications qui se suivent de huitaine en huitaine. Le juge commis peut décider des remises à huitaine. Des affiches seront apposées dans les deux jours qui suivent les criées par huissier et les publications (1). L'accomplissement de ces formalités est consigné dans un procès-verbal.

ARTICLE 203.

Dans les deux jours qui suivent chaque criée et publication, il est apposé des affiches :

Au grand mât du bâtiment saisi;

A la porte principale du tribunal devant lequel on procède;

Dans la place publique et sur le quai du port où le bâtiment est amarré, ainsi qu'à la Bourse de commerce.

469. — Apposition d'affiches. — Les formalités sont établies et justifiées suivant les formes des saisies-exécutions.

(1) JACOBS, II, 991; voir l'art. 203.

ARTICLE 204.

Les criées, publications et affiches doivent désigner :

Les noms, profession et demeure du poursuivant;

Les titres en vertu desquels il agit;

Le montant de la somme qui lui est due;

L'élection de domicile par lui faite dans le lieu où siège le tribunal, et dans le lieu où le bâtiment est amarré;

Le nom et domicile du propriétaire du navire saisi;

Le nom du bâtiment, et, s'il est armé ou en armement, celui du capitaine;

Le tonnage du navire;

Le nom de l'avoué du poursuivant;

La première mise à prix;

Les jours des audiences auxquelles les enchères seront reçues.

470. — Commentaire. — Les jours des audiences auxquelles les enchères seront reçues sont indiqués sur requête par le tribunal. Si des irrégularités dans cette procédure préparatoire sont relevées, il y est statué par le tribunal sommairement avant l'adjudication définitive. La mise à prix lie le créancier agissant (1).

(1) Tribunal Anvers, 26 juin 1869, *J. P. A.*, 1870, I, 10.

ARTICLE 205.

Après la première criée, les enchères seront reçues le jour indiqué par l'affiche.

Le juge commis d'office pour la vente continue de recevoir les enchères après chaque criée, de huitaine en huitaine, à jour certain fixé par son ordonnance.

471. — Commentaire. — Le juge commis rend ordonnance pour fixer le jour où il recevra les secondes enchères, et ainsi de suite. Sa juridiction n'est pas contentieuse (1).

ARTICLE 206.

Après la troisième criée, l'adjudication est faite au plus offrant et dernier enchérisseur, à l'extinction des feux, sans autres formalités.

Le juge commis d'office peut accorder une ou deux remises, de huitaine chacune.

Elles sont publiées et affichées.

472. — Commentaire. — Comme nous l'avons vu (2), le saisi peut en référer au tribunal avant la dernière adjudication. Il y est statué sommairement. La remise ne peut se faire plus de deux fois. Elle ne délie le dernier enchérisseur qu'au cas de surenchère (3).

(1) Cass. fr., 4 juillet 1859, D. P., 1859, I, 450.
(2) Voir n° 470.
(3) Dalloz, v° *Droit maritime*, n° 139.

ARTICLE 207.

Si la saisie porte sur des barques, chaloupes et autres bâtiments du port de dix tonneaux et au-dessous, l'adjudication sera faite à l'audience, après la publication sur le quai pendant trois jours consécutifs, avec affiches au mât, ou, à défaut, en autre lieu apparent du bâtiment, et à la porte du tribunal.

Il sera observé un délai de huit jours francs entre la signification de la saisie et la vente.

473. — Commentaire (1). — **Pour les bateaux de dix tonneaux et au-dessous, les formalités sont moins nombreuses. L'art. 620 du Code de procédure civile avait déjà réglé la saisie-exécution des mêmes objets, mais le Code de commerce ayant suivi le Code de procédure, l'art. 209 a remplacé l'art. 620 qui ne s'applique donc qu'aux bâtiments qui ne sont pas maritimes.**

Les enchères ne sont reçues qu'au jour d'audience fixé pour la vente (2). Le juge peut accorder des remises et la saisie d'un bâtiment de plus de dix tonneaux et d'un autre qui n'a qu'un tonnage de moins de dix tonneaux sont réglées par les formalités des art. 202 à 206.

C. — Effets de l'adjudication.

474. — Effets de l'adjudication. — L'adjudication a pour effet : 1° de transférer la propriété quitte et libre sous condition de l'adjudicataire d'accomplir ses obligations, c'est-à-dire payer ou mieux consigner le prix ; 2° de faire cesser les fonctions du capitaine (art. 208).

(1) Voyez n° 460.
(2) Dalloz, *loc. cit.*, n° 146.

ARTICLE 208.

L'adjudication du navire fait cesser les fonctions du capitaine, sauf à lui à se pourvoir en dédommagement contre qui de droit.

475. — Commentaire. — Par le fait de l'adjudication, le capitaine est congédié. Ce congé est-il définitif ou doit-il être répété par l'acquéreur? On se demande s'il n'était pas définitif, quel serait le sens de notre article. L'acquéreur peut toujours congédier le capitaine puisqu'il est propriétaire. S'il veut donc conserver l'ancien capitaine il devra conclure avec lui un nouveau traité (1).

Le recours en dédommagement n'est possible que si le capitaine a droit à une indemnité en vertu de ses conventions antérieures avec le propriétaire saisi (2). Par recours contre qui de droit, il faut entendre évidemment le recours du préposé contre son commettant.

En Italie, en cas de vente du navire tout l'équipage a le droit de se considérer comme délié de son engagement (art. 373).

D. — Incidents de la saisie.

ARTICLE 209.

Les adjudicataires de navires de tout tonnage seront tenus de payer le prix de leur adjudication dans le délai de vingt-quatre heures, ou de le consigner, sans frais, au greffe du tribunal de commerce, à peine d'y être contraints par corps.

A défaut de payement ou de consignation, le bâtiment sera remis en vente, et adjugé trois jours après une nouvelle publication et affiche unique, à

(1) Jacobs, II, n° 991. *Contra* : De Valroger, n° 1787.
(2) De Valroger, n° 189.

la folle enchère des adjudicataires, qui seront également contraints par corps pour le payement du déficit, des dommages, des intérêts et des frais.

ARTICLE 210.

Les demandes en distraction seront formées et notifiées au greffe du tribunal avant l'adjudication.

Si les demandes en distraction ne sont formées qu'après l'adjudication, elles seront converties, de plein droit, en oppositions à la délivrance des sommes provenant de la vente.

476. — Demandes en distraction. — Si des tiers se prétendent propriétaires d'objets saisis, ils ont le droit, conformément à l'art. 211, d'en demander distraction. Cette demande notifiée au greffe du tribunal empêche l'adjudication si elle n'a pas eu lieu, et si elle a eu lieu donne au revendiquant droit sur une part proportionnelle du prix.

Ces demandes doivent être formées contre le saisissant et le saisi (1) (art. 608 du Code de procédure civile). Le délai de trois jours au demandeur pour fournir ses moyens ne doit pas être augmenté à raison des distances (2). La citation dont il est question est un simple acte d'avoué à avoué.

ARTICLE 211.

Le demandeur ou l'opposant aura trois jours pour fournir ses moyens.

Le défendeur aura trois jours pour contredire.

La cause sera portée à l'audience sur une simple citation.

(1) Dufour, I, 179.
(2) Desjardins, n° 237.

ARTICLE 212.

Pendant trois jours après celui de l'adjudication, les oppositions à la délivrance du prix seront reçues; passé ce temps, elles ne seront plus admises.

ARTICLE 213.

Les créanciers opposants sont tenus de produire au greffe leurs titres de créance, dans les trois jours qui suivent la sommation qui leur en est faite par le créancier poursuivant ou par le tiers saisi ; faute de quoi, il sera procédé à la distribution du prix de la vente, sans qu'ils y soient compris.

477. — Commentaire. — Ces articles qui tracent des règles de pure forme ne méritent guère d'explications.

L'adjudicataire a le droit de choisir entre le paiement du prix et sa consignation. S'il opte pour la consignation, le greffier du tribunal de commerce devra effectuer la consignation à la caisse des dépôts de l'Etat. La contrainte par corps a été abolie en Belgique (1).

(1) Loi du 27 juillet 1871.

E - Distribution des deniers.

ARTICLE 214.

La collocation des créanciers et la distribution des deniers sont faites entre les créanciers privilégiés, dans l'ordre prescrit par l'art. 191, et entre les autres créanciers, au marc le franc de leurs créances.

Tout créancier colloqué l'est tant pour son principal que pour les intérêts et frais.

477*bis*. — Commentaire. — On procède comme suit. Le juge commissaire dresse un règlement provisoire. En première ligne viennent les créanciers privilégiés, puis les hypothécaires, enfin les chirographaires (1) qui ont fait opposition, au marc le franc.

Les intérêts dont il est question ne peuvent dépasser les cinq ans sans tomber sous la prescription qui résulte de l'art. 2277 du Code civil et pour les hypothèques sont bornés à trois années, sauf convention contraire (2).

On applique les art. 663 et suivants du Code de procédure civile pour les opérations postérieures au règlement provisoire (3).

(1) Voir nos 380 et s.

(2) Cf. nos 357 et s.

(3) Voici le texte de ces articles :

Art. 663. — Le délai ci-dessus fixé expiré, et même auparavant, si les créanciers ont produit, le commissaire dressera, en suite de son procès-verbal, l'état de distribution sur les pièces produites : le poursuivant dénoncera, par acte d'avoué, la clôture du procès-verbal aux créanciers produisants et à la partie saisie, avec sommation d'en prendre communication et de contredire sur le procès-verbal du commissaire dans la quinzaine.

Art. 664. — Faute par les créanciers et la partie saisie de prendre communication ès-mains du juge commissaire dans le dit délai, ils demeureront forclos, sans nouvelle sommation ni jugement; il ne sera fait aucun dire, s'il n'y a lieu à contester.

Art. 665. — S'il n'y a point de contestation, le juge-commissaire clora son procès-verbal, arrêtera la distribution des deniers, et ordonnera que le greffier délivrera mandement aux créanciers, en affirmant par eux la sincérité de leurs créances.

Art. 666. — S'il s'élève des difficultés, le juge-commissaire renverra à l'audience;

478. — Saisissabilité de la cargaison. — Rien n'interdit la saisie de la cargaison, même si elle amenait un retard dans les expéditions du navire et si celui-ci allait mettre à la voile (1). Le préjudice souffert par des tiers peut être considérable. Aussi la législation portugaise l'interdit (2) et en Allemagne, les créanciers ne peuvent saisir les marchandises que dans les limites où leur propriétaire lui-même aurait ce droit vis-à-vis de l'armement (3).

478*bis*. — De la saisie d'un quirat. — On peut saisir non seulement le navire entier mais un quirat ou part de navire. Dans ce cas, les formes et conditions requises pour la saisie du navire entier doivent être observées. Les droits du créancier saisissant ne peuvent pourtant dépasser ceux du débiteur sur le gage. Celui-ci (4) ne peut obtenir la licitation que sur demande des quirataires formant ensemble la moitié de l'intérêt total du navire, sauf convention écrite en sens contraire. Le créancier d'un quirataire qui n'atteint pas cette moitié ne pourra donc par lui-même faire saisie.

elle sera poursuivie par la partie la plus diligente, sur un simple acte d'avoué à avoué, sans autre procédure.

Art. 667. — Le créancier contestant, celui contesté, la partie saisie, et l'avoué plus ancien des opposants, seront seuls en cause : le poursuivant ne pourra être appelé en cette qualité.

Art. 668. — Le jugement sera rendu sur le rapport du juge-commissaire et les conclusions du ministère public.

Art. 669. — L'appel de ce jugement sera interjeté dans les dix jours de la signification à avoué : l'acte d'appel sera signifié au domicile de l'avoué ; il contiendra citation et énonciation des griefs ; il y sera statué comme en matière sommaire.

Ne pourront être intimées sur le dit appel que les parties indiquées par l'art. 667.

Art. 670. — Après l'expiration du délai fixé pour l'appel, et, en cas d'appel, après la signification de l'arrêt au domicile de l'avoué, le juge-commissaire clora son procès-verbal, ainsi qu'il est prescrit par l'art. 665.

Art. 671. — Huitaine après la clôture du procès-verbal, le greffier délivrera les mandements aux créanciers, en affirmant par eux la sincérité de leur créance par-devant lui.

Art. 672. — Les intérêts des sommes admises en distribution cesseront du jour de la clôture du procès-verbal de distribution, s'il ne s'élève pas de contestation ; en cas de contestation, du jour de la signification du jugement qui aura statué ; en cas d'appel, quinzaine après la signification du jugement sur appel.

(1) Cf. n[os] 481 et s.

(2) Art. 401.

(3) Art. 712, *C. P. O.*, Lyon-Caen et Renault, n° 1739.

(4) Art. 11 de la loi de 1879 ; 220 de l'ancien Code.

478ter. — Droit comparé (1). — En droit anglo-américain la saisissabilité des navires même étrangers et les facilités données pour obtenir un arrêt ou une mise à la chaîne immédiats sont une des caractéristiques du droit maritime anglo-saxon.

En *droit anglais* l'arrêt du navire est porté devant l'Admiralty division. S'il y a des droits concurrents sur le navire et s'il faut faire une répartition, la Cour ordonne une distribution (*Marshalling of assets*) qui se fait en partant du principe que les différents droits doivent chacun recevoir le plus possible. Ainsi de deux prêts à la grosse, l'un le plus ancien sur le navire et le fret, l'autre le plus récent sur le navire et la cargaison, on colloquera le plus récent autant que possible sur la cargaison seule afin de réserver plus d'émolument à celui qui a à la fois comme gage le navire et le fret (2).

En Italie, la nationalité n'est pas prise en considération (3). *En Grèce*, on reproduit le droit français, ainsi qu'*en Roumanie* et *en Égypte*. Le *droit allemand* permet la saisie des navires, tant étrangers que nationaux, sur ses eaux territoriales. La question, comme en droit français, n'était réglée que par les principes généraux de la procédure civile (4). Mais la loi sur l'exécution forcée du 24 mars 1897, qui ne concerne que les navires inscrits au registre maritime et battant par conséquent le pavillon allemand, l'a visée par une disposition spéciale (5) qui applique la loi pour autant qu'il ne s'agit pas de celles de ses dispositions qui nécessitent une inscription effective au registre.

Le jour de la vente est, dans ce cas, pour autant que la chose soit possible sans trop retarder la procédure, notifié aux créanciers du navire et autres intéressés dont l'existence résultera des papiers du navire et, si le navire est inscrit au registre maritime d'un Etat étranger, il sera notifié à l'autorité chargée du registre. La levée de la garde du bâtiment, de la surveillance judiciaire et la tradition à l'acquéreur n'auront lieu qu'après la justification de la plus forte enchère ou l'approbation des intéressés.

479. — Conflits de lois (6). — Un navire étranger est saisi dans

(1) Cf. n° 489.
(2) Abbott, p. 1033.
(3) Mittelstein, *R. I. D. M.*, 1893-94, p. 654.
(4) *Ibid.*, p. 368, année 1894-95. — §§ 24 et 799 du Code de procédure civile.
(5) Article 171.
(6) Cf. n° 490.

un port belge. Quelle est la loi qui le régit? Sont-ce les art. 197 et suivants de l'ancien Code de commerce, l'art. 417 du Code de procédure civile, bref la législation belge? La chose ne fait pas de doute. En effet, l'ordre public commande que des mesures de contrainte, fussent-elles conservatoires et gracieuses, restent soumises à la loi nationale (1). Inversement, un navire belge est régi à l'étranger par l'ordre public du forum. Il en est ainsi en Angleterre, en Italie, en Allemagne (2).

§ 3. — SAISIE DES BATEAUX, DES BARQUES ET DES YACHTS.

479*bis*. — Régime des bateaux d'intérieur et des barques de pêche. — Ceux-ci rentrent dans le droit commun; ce ne sont pas des navires de mer. Ils peuvent donc être saisis en tous temps et en tous lieux. Il n'y a de réserve que pour le cas où on peut les considérer comme « l'outil d'un artisan nécessaire à ses occupations personnelles (3) ».

S'il en est ainsi en France, il n'en est pas de même en Allemagne. Une loi spéciale y a réglé (4) la situation des bateaux. La procédure est sensiblement la même que pour les navires de mer (5). Le droit anglais ne connaît pas nos distinctions entre bateau et navire, ce qui simplifie la question (6). Le droit italien assimile les navires aux bateaux (7).

480. — Régime des navires de plaisance. — En Belgique, les grands yachts peuvent par analogie être traités comme navires de mer, mais cette analogie ne

(1) Cf. n° 426. — Civ. Gand, 18 juillet 1900, *J. P. A.*, 1901, II, 59; — Civ. Anvers, 18 juillet 1896, *J. P. A.*, 1897, I, 107.

(2) De Bar, *op. cit.*, II, n° 396.

(3) Art. 592 du Code de procédure civile. — Garsonnet, *Traité de procédure*, tome IV, n° 1291.

(4) Loi du 15 juin 1895.

(5) Cf. n° 462.

(6) Cf. n° 10.

(7) Art. 881, Code com. Cf. n° 485.

s'étend pas aux dérogations du droit commun, notamment à l'insaisissabilité.

En France, il en est de même. En droit anglais, tout navire, quelle que soit sa destination, relève de la loi maritime. Il n'y a donc pas à entrer dans les distinctions que doit faire le droit continental (1).

En Allemagne, l'insaisissabilité du yacht en partance n'existe pas, les seuls navires visés par le Code de commerce étant les navires marchands. La même solution devait prévaloir partout, sauf texte exprès, ce privilège ne se justifiant pas par la nécessité d'assurer la régularité du trafic.

§ 4. — DES NAVIRES INSAISISSABLES.

A. — Du bâtiment prêt à faire voile.

ARTICLE 215.

Le bâtiment prêt à faire voile n'est pas saisissable, si ce n'est à raison de dettes contractées pour le voyage qu'il va faire; et même, dans ce dernier cas, le cautionnement de ces dettes empêche la saisie.

Le bâtiment est censé prêt à faire voile lorsque le capitaine est muni de ses expéditions pour son voyage.

481. — L'insaisissabilité est commune à toutes les saisies et à tous les navires. — Bien que la saisie-exécution soit seule visée par les art. 197 et suivants, il n'est pas douteux que les termes généraux de l'art. 215 et la tradition juridique étendent cette insaisissabilité à toutes saisies quelconques.

(1) ABBOTT, p. 3.

La *causa remota* de cette disposition légale est le maintien de la liberté des transports dans un intérêt général, fût-ce au risque des créances particulières. C'est pour la même raison que tous les navires, tant étrangers que nationaux, peuvent en réclamer le bénéfice (1).

D'autre part, il faut bien avouer que les progrès de la navigation à vapeur et la multiplicité des transports ne justifient plus guère un privilège semblable.

482. — Ancien droit. — L'intérêt d'assurer la régularité des expéditions maritimes a, depuis des siècles, dicté cette règle de droit. Déjà le *Constitutum usus* de Pise, en 1160, traitait de cette matière (2). En 1283, elle se retrouve dans le chapitre XXIII des privilèges de Barcelone (3), puis dans le Consulat de la mer (4). L'ordonnance de 1681 disait : « Les intéressés au navire dont on saisira quelque portion lorsqu'il sera prêt à faire voile, pourront le faire naviguer en donnant caution jusqu'à concurrence de l'estimation qui sera faite de la portion saisie. » Le Code de commerce est plus catégorique, puisque le navire n'est saisissable qu'en l'absence de caution et pour les seules dettes relatives au dernier voyage. La régularité des ransports donne de moins en moins d'intérêt à la règle de l'art. 215.

Pareil principe n'avait pas été perdu de vue par nos pères. Notre législation maritime l'observait à une époque très reculée, puisque la coutume de Harlem, en 1390, mentionnait déjà l'interdiction de saisir le navire prêt à faire voile (5).

483. — Quand le navire est prêt à faire voile. — L'art. 215 le dit expressément, c'est quand il est muni de ses expéditions, c'est-à-dire quand il a obtenu les papiers de bord nécessaires à son départ, notamment si le paiement des droits de pilotage a eu lieu et si l'auto-

(1) Civ. Anvers, 18 juillet 1896. *J. P. A.*, 1897, I, 107. — Civ. Gand, 18 juillet 1900, *id.*, 1901, II, 59. — Desjardins, I, p. 381. — De Valroger, n° 214.

(2) Chapitre III. *De induciis propter taxedium.*

(3) Desjardins, I, n° 223.

(4) Chapitre CCXXXIII. Du patron qui sera empêché de partir à cause de ses dettes.

(5) Pardessus, *Coll. des lois mar.*, IV, p. 151.

risation de sortie du commissaire maritime a été donnée (1). Leur possession matérielle n'est pas indispensable (2). L'ordre d'escorte est la dernière des pièces dont le capitaine doit être muni pour qu'il puisse être considéré comme ayant ses expéditions (3). Il importe peu que le capitaine n'ait pas opposé ce moyen à l'huissier instrumentant (4). Il importe peu que le navire soit sur lest ou chargé (5).

Il ne faut pas confondre la mise à la voile avec le voyage maritime. Un navire qui est en voyage peut parfaitement être saisi dans un port d'escale (6).

Enfin les créanciers ne peuvent former opposition à la délivrance des expéditions. L'administration n'a pas à obtempérer aux injonctions, même judiciaires, qui lui seraient adressées. Du reste, une saisie des expéditions ne se conçoit pas. Ces objets sont insaisissables.

Des principes analogues sont reconnus en France, en Italie (7), en Allemagne.

484. — Cautionnement de la dette. — Nous avons vu (8) que le président, requis d'autoriser une saisie conservatoire, peut la subordonner à la non-délivrance d'une caution. La loi, dans l'art. 215, prévoit la même solution, même pour les dettes afférentes au voyage à faire. La saisie est empêchée par une dation de caution qui garantit non le gage mais la dette même.

485. — Droit comparé. — La plupart des législations admettent, comme en droit français, l'insaisissabilité du bâtiment prêt à faire voile. — En Allemagne (9), en Italie (10), en Espagne (11) il en est ainsi

(1) Civ. Anvers, 20 février 1868. CLOES et BONJEAN, XVIII, p. 40. — Art. 24 de l'arrêté royal du 8 mars 1843.

(2) Brux., 20 mai 1880, *J. P. A.*, 80. I, 384.

(3) Civ. Anvers, 18 juillet 1896, *J. P. A.*, 1897, I, 107.

(4) Civ. Gand, 18 juillet 1890, *J. P. A.*, 1901, II, 59.

(5) DE VALROGER, n° 212.

(6) *Contra* : LYON-CAEN et RENAULT, n° 1735. Cf. n° 490.

(7) Art. 881, Code comm.

(8) N° 437.

(9) Art 482, Code de commerce, MITTELSTEIN, *R. I. D. M.*, 1894-96, p. 369.

(10) Art. 881, Id., Les bateaux d'intérieur sont assimilés aux navires de mer.

(11) Art. 584, id. Cf. également le Code de commerce roumain (art. 904), chilien (art. 843), argentin (art. 870), portugais (art. 491).

avec, pour ce dernier pays, cette restriction que pour les créances non privilégiées la saisie n'est admise qu'au port d'attache du navire.

Les Etats espagnols de l'Amérique du Sud, Chili (1), Argentine (2), Brésil (3), Uruguay (4), Pérou (5), Vénézuela (6) vont plus loin en ce qui concerne les navires étrangers; ils sont insaisissables pour les dettes contractées hors du territoire de ces pays. Les navires qui naviguent vers ces régions offrent donc un gage moins sûr à leurs créanciers.

Le droit anglais n'entrave en rien les possibilités d'arrêter un navire en partance; au contraire, il donne autorisation d'y procéder même si le navire est déjà sorti des eaux territoriales (7). Cette solution paraît infiniment plus simple et plus pratique.

B. — Des navires d'État.

486. — Leur insaisissabilité. — Les navires d'État ne sont pas soumis à la contrainte des tribunaux. Il en est ainsi en droit national aussi bien qu'en droit international. Le motif en est que la souveraineté politique échappe à la sanction judiciaire.

487. — Qu'est-ce qu'un navire d'État? On entend à proprement parler par navires d'Etat tous ceux qui sont montés par des officiers munis d'une commission régulière et qui font partie intégrante de la force armée (8).

On entend, dans un sens plus large, sous ce nom, tous ceux qui appartiennent à l'Etat, même sans être montés par des officiers d'armée. Ainsi certains remorqueurs attachés à un port.

On entend enfin dans un autre sens, par navires d'Etat ceux qui, sans appartenir à l'Etat, accomplissent un service public au nom de celui-ci. Tels sont, par exemple, les paquebots postaux.

(1) Art. 844.
(2) Art. 568.
(3) Art. 482.
(4) Art. 1042.
(5) Art. 568.
(6) Art. 490.
(7) Art. 688 du *Merch. Sh. Act.*
(8) Mittelstein, *R. I. D. M.*, 1893-94, p. 95.

488. — Insaisissabilité des bâtiments de l'Etat belge en Belgique. — Les navires de guerre ou ceux qui portent une commission d'Etat, tels les avisos qui surveillent la pêche dans la mer du Nord (1), sont assurément hors commerce et, partant, insaisissables. Mais il en existe dont le caractère est mixte et qui rentrent en tout ou en partie dans les choses commerçables. Un Etat peut affecter des navires qui lui appartiennent à un service lucratif de transport. Réussira-t-il à exciper, en Belgique, de sa qualité politique pour échapper à une saisie? Nous n'avons pas de juridiction sur les conflits. Notre pouvoir exécutif est intangible. La solution est donc affirmative par suite des lacunes de notre législation. Quant à une saisie conservatoire, on n'en imagine pas l'utilité.

489. — Insaisissabilité des navires étrangers (2). — Droit comparé. — Non seulement en Belgique, mais dans la plupart des pays, les navires d'Etats étrangers, en tant que marine militaire (3), sont insaisissables. Il en a été décidé ainsi en Angleterre (4), aux Etats-Unis (5), à Hambourg (6). La raison en est dans l'exterritorialité de ces bâtiments (7). La contrainte juridique de l'Etat saisissant expire en franchissant leur bord. Ils ne relèvent que de la force armée. Si le navire de guerre étranger commet une infraction qui appelle une répression immédiate, cette répression comporte éventuellement tous les moyens permis par la guerre.

La question devient plus délicate lorsqu'il s'agit, soit de navires appartenant à un Etat mais se livrant à des actes mercantiles, soit de navires marchands investis par l'Etat d'une mission publique.

Nous avons examiné antérieurement l'espèce du *Parlement belge* (8). Il fournit la réponse à la première de ces deux questions. C'est l'ensemble des actes accomplis par le navire qui détermine son caractère véritable, sauf traité qui lui assurerait un caractère public, ce qui

(1) Cf. n° 478*ter*.
(2) Cf. n°s 460, 482.
(3) Voir n°s 113 et s.
(4) Cas du *Prins Frederick*. Cf. MITTELSTEIN, « De la saisissabilité et de l'insaisissabilité des navires », *R. I. D. M.*, 1892-93, p. 718.
(5) Id., p. 720.
(6) Ibid.
(7) Voir n°s 113 et s.
(8) Voir n° 116*bis*.

était le cas (1). Si le navire est principalement marchand, il pourra être saisi comme s'il appartenait à un simple particulier.

Il peut arriver cependant que des navires de ce genre soient régulièrement et législativement investis du caractère de navire d'Etat. Nous n'en connaissons pas d'exemple en Europe, mais le cas se présente dans l'Amérique du Sud. La doctrine de la courtoisie internationale permettrait au juge de donner mainlevée de la saisie, par déférence pour l'Etat en cause, mais au point de vue des règles du droit national, cette raison est insuffisante. Le juge n'a pas à se préoccuper des conflits politiques qui peuvent naître de ses arrêts. Un navire est saisissable s'il est marchand, c'est-à-dire si, dans son caractère, les traits mercantiles sont prépondérants. Le privilège de l'insaisissabilité est de stricte interprétation. Quant aux conventions qu'il a pu passer avec l'Etat pour assurer des services publics, c'est affaire entre l'Etat et lui, et si la saisie d'un navire y apporte un obstacle, il n'a qu'à substituer un autre navire au courrier saisi, afin d'exécuter son contrat.

C. — Conflits de Lois.

490. — Conflits de lois (2). — L'insaisissabilité des navires est régie, en définitive, par l'ordre public du *forum*. Telle est la règle. Mais son application est parfois délicate. Supposons qu'un navire prêt à faire voile échappe à une saisie en Allemagne; il arrive à Anvers. Les créanciers saisissants s'adressent à la justice belge. La saisie doit-elle être accordée?

Certains disent que non ou distinguent entre les dettes contractées dans le port d'escale et les dettes antérieures. Le droit de saisie est, pour celles-ci, frappé d'irrecevabilité à raison de la mise à la voile et ce pour tout le voyage. D'autres attachent à la durée des expéditions du navire celle du sauf-conduit qui les protège (3).

Que les navires puissent, en cours de voyage, être saisis dans un port d'escale pour dettes y contractées, cela va de soi. Il n'y a question que pour les dettes contractées ailleurs. Ecartons, tout d'abord,

(1) Voir également l'affaire du *Solunto*. Arrêt de la Cour d'Aix du 3 avril 1885, *J. D. I. P.*, 1885, p. 554.

(2) Cf. n° 479.

(3) Lyon-Caen et Renault, n°s 1735, 1737 et 1798; — De Valroger, I, n° 216.

la loi du pavillon. Elle n'a rien à faire dans cette matière d'ordre public. Il s'agit seulement de savoir si, dans l'espèce, la loi belge protège le navire qui a échappé en Allemagne à ses créanciers.

La réponse dépend uniquement du sens que nous allons donner à l'expression « voyage maritime ». Nous avons déjà signalé la fâcheuse incertitude de ces termes (1).

Des auteurs, en France et en Allemagne, soutiennent qu'on ne peut jouir à l'étranger de plus de droits qu'on en avait dans le port où le créancier qui pouvait agir s'est trouvé en présence d'un bâtiment à la voile, et que le créancier allemand dans l'espèce se serait vu frapper d'irrecevabilité dans sa saisie à Anvers (2). Ce principe est inexact. Le fait juridique initial ne gouverne pas d'une manière absolue la destinée du droit auquel il a donné naissance. On peut parfaitement, quoique étranger, réclamer le bénéfice des lois belges quand elles assurent des droits plus étendus que dans le pays d'origine.

Que faut-il donc entendre par voyage maritime? Est-ce le trajet qui va du port d'armement au port de désarmement; est-il déterminé par les expéditions du navire? On a répondu que c'était une question de fait. C'est là une solution qui ne cache souvent que l'impuissance des jurisconsultes.

En réalité, le voyage visé par l'art. 215 ne peut pas être celui qui concerne l'armement. L'insaisissabilité du navire au départ a pour but non de protéger les armements, mais d'éviter, dans l'intérêt des chargeurs, des retards dans l'expédition des marchandises. Il faut donc se placer au point de vue des expéditions. Si un navire fait escale de refuge dans un port, l'insaisissabilité du départ continue à le couvrir, car cette relâche a sa cause non pas dans ses expéditions, mais dans un autre événement, cas fortuit ou fortune de mer. S'il décharge, au contraire, et s'il reprend une cargaison nouvelle, il sera, dans la plupart des cas, saisissable, à moins qu'il n'apparaisse que cette opération est tout à fait accessoire eu égard à l'ensemble de la cargaison.

Il ne faut pas oublier, en effet, que cette anomalie est d'interprétation restrictive, d'abord parce que c'est un principe d'interprétation, ensuite parce que l'art. 215 ne répond plus à l'état des transports maritimes à notre époque et que son extension serait contraire aux progrès

(1) Voir nos 16, 232, 249, 384.
(2) Lyon Caen et Renault, nos 1735 et s. — Wagner, *Das Seerecht*, cité par Mittelstein, *R. D. I. M.*, 1894-95, pp. 648 et s.

du commerce. Enfin, il y a une raison que les juges ne devraient jamais perdre de vue dans les contestations que leur soumettent des étrangers, c'est qu'ils ont le devoir de leur accorder la protection la plus efficace, tout comme s'ils étaient nationaux. Or, un navire qui, s'il n'avait été qu'en Belgique, serait saisissable, ne peut pas cesser de le devenir parce que, à l'étranger, une fuite précipitée a soustrait le débiteur à l'action légitime de son créancier.

§ 5. — DES SAISIES EN DROIT PUBLIC ET INTERNATIONAL.

491. — Caractère commun. — Tout Etat souverain a le droit, dans l'intérêt de sa conservation, de recourir à mainmise sur les navires étrangers qui se trouvent dans les eaux territoriales. Elles ont soit le caractère de prestations dont la cause est nécessaire et qui appellent une réparation équitable, soit le caractère de représailles. Elles comportent, par ordre de gravité, l'angarie, l'arrêt du prince, l'embargo civil et l'embargo proprement dit. Elles ne sont réglées que par les usages du droit des gens ou par des traités et ne concernent pas les navires de guerre.

Mentionnons également, en haute mer, le droit de visite (1).

492. — De l'angarie. — L'angarie, *angaria*, du grec *angaros* ou messager, signifiait à l'origine hangard ou relais postal. Il désigna plus tard tous les moyens de transport et s'applique maintenant aux biens que possèdent les particuliers ennemis et neutres et dont un belligérant se saisit en cas de nécessité. Les navires neutres peuvent être réquisitionnés par un des Etats en guerre, qui les oblige moyennant salaire, à transporter des troupes ou des munitions.

Un grand nombre de traités le prévoient soit pour l'interdire, soit pour stipuler une indemnité préalable (2).

(1) Voir n° 112, 113.
(2) RIVIER, *Droit des gens*, II, p. 329.

493. — L'arrêt du prince. — C'est une injonction d'un Etat, à titre de pouvoir souverain, aux navires marchands ancrés dans un port, soit de déplacer, soit de quitter leur mouillage, soit enfin de demeurer à un endroit déterminé. Il emporte, en général, l'obligation pour l'Etat de dédommager le navire arrêté. Contrairement au droit d'angarie, il ne fait pas nécessairement partie du droit de la guerre (1).

494. — De l'embargo. — L'embargo est une véritable saisie conservatoire ou arrêt, par laquelle un Etat se saisit, à titre de gage, des navires de commerce d'une autre nation. L'embargo est civil lorsqu'il est effectué en exécution d'une simple mesure de police. Il est politique lorsqu'il présente le caractère de représailles (2). Il est particulier quand il vise un ou plusieurs navires déterminés. Il est réglementaire ou général quand il s'applique à tous les navires qui ressortissent à un pavillon.

---

(1) Cf. CALVO, *Dictionnaire de droit international*, v° *Arrêt du prince*.
(2) RIVIER, *Droit des gens*, II, p. 193.

CHAPITRE V

Droit commun international. — Epilogue.

495. — Nature des droits réels maritimes. — Il nous reste à rechercher le caractère commun, la nature juridique foncière qu'ils offrent à travers les différentes législations. C'est là du droit commun international, c'est-à-dire l'établissement des principes les plus généraux et de la caractéristique la plus significative qui, dans des nations soumises à une civilisation identique, se manifestent également à travers leurs législations particulières.

En France et en Belgique, la division en meubles et en immeubles a rattaché les droits sur les navires qui sont meubles au droit de gage, mais avec des correctifs dont le plus important est le droit de suite. Ce sont de véritables *jura in re aliena*.

En Angleterre, les navires sont également des gages, soit légaux, soit conventionnels des créances maritimes. Les uns — privilèges ou *liens* — ne valent que s'ils sont suivis d'une liquidation ou purge judiciaire des dettes du navire, les autres — *mortgages* — constituent une sorte de copropriété. Dans l'un et l'autre cas, ce sont des droits *in re aliena*.

En Allemagne, les *Schiffsglaübiger* n'ont, eux aussi, qu'un droit de procéder à la liquidation des dettes, une garantie réelle qui s'appuie sur leur droit de créance. Ehrenberg (1) a en vain soutenu que ce droit de créance était l'essentiel et que la garantie était l'accessoire. Il semble certain, au contraire, qu'il s'agit non de liens obligationnels, ou d'*actiones in rem scriptœ*, mais de droits réels puisqu'il y a lien direct

(1) EHRENBERG, *Beschräukte Haftung*, etc. Cf. n° 393.

entre les *Schiffsglaübiger* et le navire, tout comme dans le *Schiffspfandrecht*. Nous pouvons donc conclure qu'il y a partout *jus in re aliena* et que les actions qui y compètent sont des actions réelles — *in rem* — au sens romain, ou tout au moins des actions mixtes semblables à l'*action communi dividundo* (1).

Il est en outre un élément qui doit fixer leur caractère spécifique. C'est que ces droits réels sont des garanties attachées à l'existence d'une créance principale et correspondent à des facilités accordées au débiteur, c'est que, en d'autres termes, ce sont des opérations de crédit réel. Ces *jura in re aliena* sont conditionnels au non-paiement de la créance. En outre, si ce droit conditionnel existe en puissance dès la constitution de la dette, il ne peut s'exercer qu'au moment où le débiteur ne peut plus opposer l'existence du terme.

Les *jura in re* contiennent donc à la fois terme et condition, condition quant à leur dépendance vis-à-vis de la dette principale, qui selon qu'elle sera payée ou non, les anéantira ou les fera vivre, terme quant aux délais qu'elle assure certainement au débiteur pour rembourser les avances faites.

Ce qui complète leur analyse, c'est qu'ils n'ont pas nécessairement la garantie donnée, notamment le navire, pour objet. Il n'en est ainsi que dans le gage. Mais dans les privilèges, l'hypothèque, les liens, les mortgages, les *Pfandrechte*, l'objet n'est qu'un droit quasi immobilier sur le navire, celui de concourir à la répartition de sa valeur dans une mesure et à un rang déterminés par la loi.

Cette définition des démembrements des droits réels maritimes, tout en étant exacte au point de vue du droit positif, offre cependant, au point de vue du droit pur, un grave défaut, celui de se retrancher simplement derrière l'existence de la loi sans essayer d'entamer l'analyse de celle-ci. Pourquoi l'objet du droit n'est-il qu'un droit légal quasi immobilier? Pourquoi la loi le restreint ou l'étend-elle à son gré? Pourquoi peut-on liquider le passif d'un navire, et lui faire reprendre la mer après certaines formalités, quitte et libre de ses anciennes charges! Pourquoi la construction juridique des droits réels, qui mène à la mainmise du créancier sur l'objet, s'accorde-t-elle fort mal avec ces notions de crédit?

C'est que, au fond, il y a là des droits spéciaux, c'est que le crédit est un élément personnel qui domine la question des garanties, que le

(1) Mittelstein, *Deutsches Schiffspfandrecht*, 1889.

principe est que les biens du débiteur sont le gage de ses créances, et que le débiteur, dans l'espèce, c'est le navire, l'entreprise maritime, la fortune de mer.

496. — Le crédit réel et la personnalité des navires. — L'idée que les droits réels maritimes ne sont qu'un des aspects des droits attachés soit au navire, soit à l'entreprise maritime conçue comme une personne civile, a déjà été formulée par des auteurs. On se borne en général à l'écarter par la raison qu'elle dévie à l'excès du droit positif et de la tradition maritime. Pareille objection, quelque sérieuse qu'elle soit, perd une grande partie de sa force quand on la met en rapport avec les transformations qu'a subies le commerce au cours de ce siècle. L'aventure nautique, essentiellement incertaine, a fait place à un contrat de transport de plus en plus régulier et uniforme. L'efflorescence des sociétés par actions et à responsabilité limitée a fait rentrer l'entreprise maritime sous la protection des lois qui les régissent, de même que la liquidation des dettes par les faillites a consolidé le crédit maritime. Dans toutes ces nouveautés du droit général des commerçants la tradition maritime qui se contentait, comme en matière immobilière, de l'abandon, de la vente judiciaire et de la purge pour consolider le crédit naval, se trouve largement dépassée. Or, si on l'examine avec soin, on doit se convaincre que les très anciennes limitations de responsabilité établies pour favoriser la navigation ne constituent que le prototype inférieur des grandes créations juridiques du crédit moderne, les sociétés anonymes, la commission, et les faillites et sursis. Si on veut développer véritablement le droit maritime, il faut l'élargir en l'adaptant aux généralités du droit commercial le plus récent, et en se dégageant de la tradition maritime sur les points, assez nombreux, où le régime nouveau lui est supérieur.

Si on admet que le navire est doué de personnalité, ce qui est indiscutable, et qu'il constitue une société au point de vue de l'armement, ce qui est généralement reconnu, on se demande pourquoi on ne pourrait se borner à assimiler son régime à celui des sociétés à responsabilité limitée et son crédit aux droits obligationnels qui engagent la personnalité du commerçant.

Assurément ce nouveau principe n'est pas une panacée, mais il a le considérable avantage de se mettre au service du droit commun à une époque où, précisément, les conditions générales des transports maritimes tendent à se rapprocher de celles qui régissent les transports en général.

APPENDICE I

Loi du 20 septembre 1903 sur les Lettres de Mer

497. — Observation générale. — Cette loi ne modifie guère la loi de 1873. Sur un seul point, celui où elle permet aux navires qui font un trafic colonial de battre pavillon belge (1), elle a quelque intérêt. Le surplus de ses dispositions ne comprend que des améliorations de pur détail dont la plupart ne méritent guère l'attention.

ARTICLE PREMIER.

Les navires de mer doivent être munis, pour naviguer sous pavillon belge, d'une lettre de mer *délivrée conformément* aux dispositions de la présente loi (2).

498. — Commentaire. — Cet article n'a été l'objet que d'une modification de rédaction sans importance. On en trouvera le commentaire aux nos **30 et suivants.**

ARTICLE 2.

§ 1er. — Les lettres de mer mentionnent le nom du bâtiment, sa

(1) Cf. no 500.
(2) Les parties en *italiques* sont les ajoutes de la loi nouvelle.

capacité, ses signes particuliers, le nom du capitaine et celui *du propriétaire.*

§ 2. — Elles sont délivrées, au nom du Roi, par le Ministre *des Affaires étrangères* ou le fonctionnaire délégué par lui.

499. — Commentaire. — La loi nouvelle a remplacé le nom de l'armateur par celui du propriétaire sans que les travaux préparatoires disent pourquoi. Cette modification, d'importance secondaire, ne constitue pas un progrès. Dans les législations bien tenues on exige sur la lettre de mer le nom de l'armateur et celui du propriétaire.

Ainsi que le dit le rapport de la section centrale, *la question de transférer l'octroi des lettres de mer du Ministère des Finances au Département des Affaires étrangères avait déjà été agitée en 1872, lors de la discussion de la loi du 20 janvier 1873; si cette solution ne prévalut pas alors, c'est qu'on proposait de recourir aux commissaires maritimes pour l'office des légalisations, que ceux-ci n'existent pas dans tous les ports et qu'on objectait des conflits entre ces agents et ceux de la douane.*

La loi actuelle fait disparaître ces objections; déjà la section centrale de 1900 marquait ses préférences pour l'attribuer au Ministère des Affaires étrangères, et l'on s'accorde pour penser que ce service doit trouver sa place *à la direction du commerce et des consulats, en présence notamment de l'extension donnée, en la matière, à l'intervention des agents consulaires; l'arrêté royal du 4 mai 1901 et l'arrêté ministériel du 6 du même mois avaient déjà étendu sensiblement les pouvoirs donnés en la matière à ces agents.* — Cf. notre COMMENTAIRE, nos 32 et suivants.

ARTICLE 3.

Il ne sera délivré de lettre de mer qu'à des navires appartenant pour plus de moitié :

A. — A des Belges;

B. — A des sociétés commerciales auxquelles la loi reconnaît une individualité juridique et qui ont leur siège en Belgique;

C. — A des étrangers ayant une année de résidence continue en Belgique, ou qui ont établi leur domicile en Belgique avec l'autorisation du Roi.

500. — Commentaire. — Le texte de l'art. 3 n'est pas modifié mais les mots *à des Belges* du *litt. A*, ont été interprétés. *Ils donnent une portée plus large à une des dispositions fondamentales de la loi de 1873, en vertu de laquelle il est exigé que les navires appartiennent pour plus de moitié à des Belges. Cette disposition a été adoptée en 1873 avec cette interprétation que les Belges résidant dans le pays pourraient seuls obtenir des lettres de mer :* les travaux préparatoires et l'exposé des motifs ne laissent aucun doute sur la volonté du législateur.

Il est intéressant de rappeler à ce propos que lors de l'élaboration de la loi actuelle, on avait songé à introduire dans celle-ci une disposition analogue à celle existant dans la législation néerlandaise, et qui aurait permis de délivrer des lettres de mer provisoires à des navires appartenant à des Belges résidant hors d'Europe,

lorsque ces navires, exclusivement destinés à la navigation fluviale et côtière, n'auraient pu être amenés en Belgique pour y être jaugés. Il ne fut pas jugé utile de donner suite à ce projet, à raison du fait qu'à ce moment il n'y avait guère d'entreprises belges dans les pays d'outre-mer et que, dès lors, la question paraissait dépourvue d'intérêt pratique.

Aujourd'hui, dit l'exposé des motifs, la situation est complètement modifiée. Depuis quelques années, en effet, à notre commerce extérieur proprement dit, consistant en un échange de marchandises entre la Belgique, pays de production industrielle, et les marchés de destination, *est venu se joindre un trafic d'une autre nature, provoqué par le placement des capitaux belges dans des entreprises coloniales, dans des exploitations industrielles ou agricoles ayant leur siège même dans les pays exotiques qui précédemment servaient uniquement de débouchés à nos produits nationaux.*

En vue de tenir compte de cette situation nouvelle, on permettrait désormais aux Belges résidant à l'étranger de mettre sous pavillon national les navires qu'ils se trouveraient dans le cas d'y acquérir.

Les dispositions nouvelles de l'art. 8, § 5, et 6, § 2 sont dictées par les mêmes vues.

501. — Droit comparé. — *Depuis longtemps,* dit le rapport du Sénat, *les nations maritimes et coloniales ont adopté des dispositions analogues, instituant un régime particulier pour leurs armements d'outre-mer.*

La revision de la loi hollandaise sur les lettres de mer en 1869 eut précisément lieu sous l'impulsion des négociants, notamment des chambres de commerce qui réclamaient, entre autres, pour la Chine également, une délivrance des lettres de mer qui permît de même un cabotage colonial.

Le projet de loi doit donc être sur ce point l'objet d'une approbation sans réserves et, dans l'ensemble, nous convions donc le Sénat à l'adopter tel qu'il est.

Mais, d'autre part, comme le Sénat et l'opinion pourraient s'illusionner sur la réforme opérée et croire que le régime tout entier de la lettre de mer a subi des modifications, nous avons dressé des tableaux (1) *que nous annexons au présent rapport et qui établissent à quel point nos lois demeureront imparfaites en regard des lois étrangères, après comme avant le vote de la loi.*

Pour le surplus, c'est-à-dire dans presque toutes ses dispositions, le système de la loi de 1873 demeure intact. Nous n'avons à cet égard qu'à renvoyer aux nos **33 et suivants**.

ARTICLE 4.

§ 1er. — ***Avant de pouvoir obtenir une lettre de mer, le propriétaire du navire ou le gérant, si le navire appartient à une société commerciale ou à plusieurs copropriétaires, est tenu de se présenter devant le juge de paix aux fins :***

1° ***De lui exhiber le contrat passé avec le constructeur ou le***

(1) Ces tableaux ont été extraits du présent volume dont ils résument les nos 58 à 105.

contrat de vente constatant la propriété du navire, ainsi que le certificat de jaugeage ;

2° *De lui remettre une déclaraticn écrite stipulant que le navire réunit les conditions exigées par l'art. 3, qu'il n'est pas armé en guerre et qu'il ne sera pas armé en guerre ou employé à des opérations illicites ou de nature à compromettre la neutralité belge;*

3° *D'affirmer cette déclaration sous serment devant le dit magistrat.*

§ 2. — *Le juge de paix dressera procès-verbal de la prestation de serment au bas de la déclaration exigée par le § 1er, 2°, du présent article.*

Le serment sera conçu en ces termes :

Je jure et j'affirme que la présente déclaration est sincère et véritable, que le navire y indiqué n'est pas armé en guerre et que, ni par moi, ni de mon consentement, il ne sera armé en guerre, ni employé à des opérations illicites ou de nature à compromettre la neutralité belge.

Les formules de la déclaration écrite ainsi que celles de la lettre de mer seront déterminées par arrêté royal.

502. — Commentaire. — Cet article est entièrement nouveau. C'est une sorte de compensation aux facilités nouvelles que la loi vient de créer.

En présence des facilités plus grandes accordées pour l'obtention des lettres de mer, il importait *d'entourer la délivrance* de ces documents *de nouvelles garanties.*

C'est ainsi qu'aux termes de l'art. 4, § 1er, relatif aux formalités à remplir par la personne qui sollicite une lettre de mer en Belgique, *la déclaration écrite à remettre au juge de paix du canton ou à l'agent consulaire belge en vertu du 2°, doit stipuler, indépendamment des énonciations actuellement requises, que « le navire n'est pas on ne sera pas armé en guerre, ou employé à des opérations illicites ou de nature à compromettre la neutralité belge par le propriétaire ou de son consentement.*

Au point de vue territorial, la compétence du juge de paix qui recevra les déclarations prescrites par le présent article sera déterminée par la loi du 25 mars 1876, art. 39 et suivants.

ARTICLE 5.

§ 1er. — *Les demandes en obtention de lettres de mer doivent être accompagnées d'une copie du certificat de jaugeage et d'une ampliation de la déclaration mentionnée à l'art. 4, § 1er, 2°, avec le procès-verbal de la prestation de serment.*

§ 2. — Si ces documents sont trouvés insuffisants ou s'il y a des

raisons de croire qu'*il sera fait un usage illicite de la lettre de mer*, celle-ci sera refusée.

503. — Commentaire. — Le § 1er de l'art. 5 s'inspire des vues qui ont dicté l'article précédent.

Le § 2 de l'art. 5 de la loi de 1873 stipule que la lettre de mer sera refusée « s'il y a des raisons de croire que le navire est destiné à être équipé en guerre, en violation de la neutralité ». La disposition correspondante de la loi nouvelle est plus générale; il y est dit que la lettre de mer sera refusée s'il y a des raisons de croire qu'il sera fait un usage illicite de ce document.

De même l'art. 10 permet de retirer la lettre de mer pour le même motif. — Cf. COMMENTAIRE, nos **33 et 50**.

ARTICLE 6.

§ 1er. — Les lettres de mer cessent leurs effets :

A. — Après quatre ans de durée;

B. — Lorsque la propriété de plus de la moitié du navire est transférée ou lorsque le transfert d'une quotité moindre rend propriétaires de moitié du navire des étrangers n'ayant pas une année de résidence continue en Belgique, ou n'ayant pas établi leur domicile en Belgique avec l'autorisation du Roi; *toutefois, lorsque ces transferts de nature à modifier les conditions de propriété prescrites par l'art. 3 ont lieu par succession ou testament, les lettres de mer ne cesseront leurs effets qu'après six mois;*

C. — Par le changement du nom du navire;

D. — Par l'emploi du navire comme corsaire, pirate ou pour la traite, *ou pour d'autres opérations illicites ou de nature à compromettre la neutralité belge;*

E. — En cas de prise ou de destruction du navire.

§ 2. — Lorsque, à l'expiration du terme de la lettre de mer, le navire est en cours de voyage, cette lettre reste valable jusqu'au retour du navire en Belgique, sans que ce délai puisse dépasser deux ans.

Toutefois, le Ministre des Affaires étrangères peut renouveler ou faire renouveler les lettres de mer périmées sans exiger que le navire se rende dans un port belge.

504. — Commentaire. — Dans un but analogue, il a paru désirable de compléter l'art. 6, indiquant les cas, outre ceux que vise la loi de 1873, dans lesquels les lettres de mer cessent leurs effets, par l'adjonction de ces mots au texte du *litt. D* : « ou pour d'autres », la loi nouvelle ajoute le cas d' « opérations illicites ou de nature à compromettre la neutralité belge ».

La disposition finale de l'art. 6 est inspirée comme l'interprétation de l'art. 2 par le désir de favoriser les armements d'outre-mer.

« En effet, *comment veut-on que les navires achetés en Chine, par exemple,* — » *disait déjà le rapport de la section centrale en 1900* (*Documents*, nº 52), — *pour un* » *trafic local, soient obligés de se rendre dans un port belge pour y recevoir leurs* » *papiers ou, après quatre ans de durée, pour les renouveler* (art. 6, § 1er, de la loi » du 20 janvier 1873)?

» *Le renouvellement des lettres de mer périmées pourra donc s'effectuer sans que* » *les navires aient à quitter le pays où ils se trouvent* (art. 6, § 2). »

Nous renvoyons pour le surplus à notre COMMENTAIRE, nos **50** et **52**.

ARTICLE 7.

§ 1er. — Les lettres de mer périmées doivent être restituées au Ministre *des Affaires étrangères ou au fonctionnaire qui les a délivrées*. Il n'en sera délivré de nouvelles que contre remise : 1° de l'ancienne, à moins qu'il ne soit justifié de sa perte; 2° du certificat de jaugeage.

§ 2. — En cas de destruction du navire ou de vente en pays étrangers, le capitaine remettra la lettre de mer à la légation ou au consulat belge, en indiquant le motif de la restitution. La légation ou le consulat en délivrera récépissé au capitaine et la fera parvenir, avec mention du motif de la restitution, au Ministre *des Affaires étrangères*.

§ 3. — A défaut de légation ou de consulat belge sur les lieux, le capitaine sera tenu de canceller la lettre de mer en présence de son équipage, ou, à défaut de celui-ci, en présence d'un fonctionnaire public, et de transmettre la lettre au Ministre *des Affaires étrangères*.

505. — **Commentaire.** — L'art. 7 n'a pas subi de modifications. — Cf. COMMENTAIRE, nº **53**.

ARTICLE 8.

§ 1er. — Le Ministre *des Affaires étrangères* ou le fonctionnaire délégué par lui pourra accorder des lettres de mer provisoires pour des navires achetés ou construits à l'étranger et réunissant les conditions exigées par l'art. 3; elles sont valables jusqu'à ce que les formalités requises pour l'obtention des lettres de mer définitives puissent être remplies. Elles seront délivrées d'après le certificat de jaugeage dn pays où le navire se trouve; elles auront une durée de deux ans au plus et cesseront, dans tous les cas, leurs effets à l'arrivée du bâtiment en Belgique.

§ 2. — *Le Ministre des Affaires étrangères, ou le fonctionnaire délégué par lui, pourra également accorder à des Belges établis à l'étranger ou aux gérants, à l'étranger, de sociétés belges, des lettres de mer provisoires, valables pendant une année, pour des navires réunissant les conditions prévues à l'art. 3. Dans ces cas, les formalités prescrites par l'art. 4, § 1er, sont accomplies devant le fonctionnaire délégué par le Ministre des Affaires étrangères.*

§ 3. — *Il ne sera délivré de lettre de mer provisoire pour un navire se trouvant à l'étranger que sur la production d'un certificat constatant que le bâtiment se trouve en bon état de navigabilité.*

Les certificats de navigabilité devront porter la signature de deux experts désignés par l'agent consulaire belge du port étranger où le navire se trouve, ou par l'agent consulaire du port le plus voisin; ils devront être visés par cet agent, qui certifiera, dans son visa, que les experts ont été désignés par lui.

§ 4. — *La délivrance des lettres de mer provisoires pourra, en outre, être subordonnée aux autres conditions et formalités jugées nécessaires par le Ministre des Affaires étrangères.*

§ 5. — *Le Ministre des Affaires étrangères ou le fonctionnaire délégué par lui en Belgique peut remplacer par des lettres de mer définitives les lettres de mer provisoires dont il est question au § 2 du présent article, sans que les navires soient obligés de se rendre dans un port belge.*

508. — Commentaire. — *Le § 1er*, litt. B. *a été inséré afin que, par suite de décès, la brusque dénationalisation ne constitue pas une cause de préjudice pour les ayants droit* (voy. le COMMENTAIRE, no 48).

Les dispositions du § 2 sont dictées comme celles des art. 2 et 6 par le désir de favoriser le cabotage colonial.

L'art. 8 introduit figure une disposition dont il n'a pas été parlé jusqu'ici; elle fait l'objet du § 3, et a trait à *l'obligation* imposée pour *celui qui sollicite une lettre de mer de produire un certificat constatant que le navire se trouve en bon état de navigabilité.* Il a paru désirable d'insérer dans la loi même les prescriptions relatives à ce point formulées actuellement par *l'arrêté ministériel du 27 janvier 1875 et ainsi confirmé par une loi qui en reproduit les dispositions.*

Le § 4, disant que *le Ministre aura la faculté de subordonner la délivrance des lettres de mer provisoires aux autres conditions et formaltiés qu'il jugerait nécessaires* est une garantie de plus accordée aux tiers en présence des facilités nouvelles de la loi.

La loi de 1873 permet l'octroi de lettres de mer provisoires, mais *le nouvel art. 8* (*§ 5*) *permettra le remplacement des lettres de mer provisoires par des lettres définitives sans que les navires aient à venir dans le pays.* Le but est de favoriser l'octroi du pavillon aux navires coloniaux.

ARTICLE 9.

§ 1er. — Le Ministre *des Affaires étrangères* pourra également délivrer des lettres de mer *spéciales*, pour des navires construits en Belgique pour compte d'étrangers, afin qu'ils puissent se rendre, sous pavillon belge, dans un port étranger.

§ 2. — A l'arrivée du navire à sa destination, la lettre de mer *spéciale* doit être remise, contre récépissé, à la légation ou au consulat belge auquel le port ressortit.

507. — Commentaire. — La loi nouvelle se borne à remplacer l'expression « lettre de mer extraordinaire » par celle de « lettre de mer spéciale » qui lui est, du reste, exactement équivalente.

Cf. COMMENTAIRE, n° 46.

ARTICLE 10.

Les lettres de mer pourront toujours être retirées en cas *d'infraction aux dispositions de la présente loi ou s'il y a lieu de croire qu'il en sera fait un usage illicite.*

508. — Commentaire. — Sous la loi de 1873, les lettres de mer provisoires et extraordinaires pouvaient être retirées « en cas d'abus ».

Les termes « en cas d'abus », dit la section centrale, *pouvant être interprétés comme un pouvoir discrétionnaire accordé au gouvernement*, en dehors des conditions prévues par la loi, et les droits de ce dernier étant d'ailleurs garantis par le § 2, art. 5, on a *substitué aux termes « en cas d'abus » les suivants : « en cas d'infraction aux dispositions de la présente loi »*.

La dernière disposition s'harmonise avec celle de l'art. 5 qui permet le refus de la lettre de mer pour le même motif d'usage illicite.

Sous la nouvelle loi, à la différence de l'ancienne, toutes lettres de mer, *même définitives*, peuvent être retirées si elles se trouvent dans le cas de notre article.

ARTICLE 11.

§ 1er. — Avant de faire usage d'une lettre de mer, le capitaine y apposera sa signature, qui devra être légalisée par le fonctionnaire délégué par le Ministre *des Affaires étrangères* si le capitaine est en Belgique, ou par le consul s'il est à l'étranger.

§ 2. — On agira de même en cas de remplacement provisoire ou définitif du capitaine.

§ 3. — Il sera donné connaissance de ce changement au *Ministre des Affaires étrangères.*

509. — Commentaire. — L'art. 11 ne contient aucune disposition nouvelle. — Cf. COMMENTAIRE, n° **45**.

ARTICLE 12.

Tous capitaines de navires, sans distinction de nationalité, sont tenus, à l'entrée et à la sortie d'un port du Royaume, de présenter leurs lettres de mer aux autorités du port; faute de ce faire, tout document pourra leur être refusé et le navire pourra être retenu jusqu'à ce que les pièces requises aient été produites.

510. — Commentaire. — Voy. au n° **45**.

ARTICLE 13.

Les capitaines des navires belges, en entrant dans un port étranger pour y séjourner plus de vingt-quatre heures, sont tenus de se rendre en personne, au plus tard le lendemain de leur arrivée, chez le consul belge ou celui qui le représente, pour faire viser leurs lettres de mer.

511. — Commentaire. — Voy. au n° **45**.

ARTICLE 14.

Les capitaines des *navires* à vapeur faisant un service régulier vers les ports étrangers, sont tenus d'y faire viser une fois par an leurs lettres de mer, et ce lors de leur première arrivée dans l'année.

512. — Commentaire. — La loi de 1873 portait « *bateaux* à vapeur »; l'expression étant inexacte, on l'a rectifiée.

ARTICLE 15.

Les lettres de mer périmées ou annulées seront retirées d'office par les autorités des ports belges et par les consuls à l'étranger.

ARTICLE 16.

Le capitaine sera tenu de faire inscrire en lettres *apparentes et distinctes le nom* du navire et celui du port d'attache sur la poupe du navire.

513. — Commentaire. — La nouvelle loi se borne à exiger que les lettres soient *apparentes* et distinctes alors que la loi de 1873 gardait le silence sur ce point. — Cf. n° **50*bis*.**

ARTICLE 17.

§ 1er. — Le capitaine naviguant sous pavillon belge sans lettre de mer régulière sera passible d'une amende de cinq cents francs à cinq mille francs et d'un emprisonnement d'un mois à deux ans, ou *s'il existe* des circonstances atténuantes, *d'une de ces peines seulement.*

§ 2. — *L'affirmation sous serment d'une fausse déclaration sera punissable des mêmes peines.*

§ 3. — *Les autres infractions à la présente loi seront punies d'une amende de cinquante francs à deux mille francs.*

514. — Commentaire. — *Sont punis des mêmes peines le capitaine naviguant sous pavillon belge sans lettre de mer régulière et l'auteur d'une fausse déclaration, faite sous la foi du serment, pour obtenir la délivrance d'une lettre de mer.*

Le § 3 a *paru nécessaire afin d'assurer l'exécution* des autres dispositions *de la loi par une sanction pénale ;* d'où l'adjonction du § 3 à l'art. 17 du projet du gouvernement.

Sur ce point notre Commentaire n'est plus tout à fait exact; la peine de faux témoignage disparait pour être remplacée par celle du § 2 ci-dessus. — Cf Commentaire, n° **51.**

ARTICLE 18.

Les art. 66, 67 et 69, § 2 du Code pénal sont applicables aux délits prévus par la présente loi.

515. — Commentaire. — L'art. 18 est nouveau. Il est *appliqué aux dispositions pénales de la présente loi les règles de notre Code pénal, en cas soit de participation de plusieurs personnes au même délit, soit de complicité.*

Si le navire appartient à une société commerciale ou à plusieurs propriétaires, les commettants ne sont pas civilement responsables du paiement des amendes prononcées à charge du capitaine, elle estime que la peine est personnelle.

ARTICLE 19.

§ 1er. — *Tout individu, Belge ou étranger, qui aura commis hors du territoire du Royaume, un délit prévu par la présente loi, pourra être poursuivi en Belgique.*

§ 2. — *Sont également compétents : le tribunal du lieu de la résidence de l'inculpé ou de sa dernière résidence connue; celui du lieu où il aura été trouvé; et celui dans le ressort duquel se trouve le port d'attache du navire. A leur défaut, la connaissance du délit appartiendra au tribunal correctionnel de Bruxelles.*

§ 3. — *La présente disposition ne déroge pas à la compétence des tribunaux consulaires dans les pays hors de chrétienté.*

516. — Commentaire. — *Ces règles déterminent la compétence du juge chargé d'appliquer les sanctions pénales dérivant des dispositions de la loi.* — Cf. notre COMMENTAIRE, no 51.

ARTICLE 20.

§ 1er. — Les fonctionnaires du commissariat maritime et les fonctionnaires et employés de l'administration des douanes et accises en Belgique ainsi que les consuls belges à l'étranger, dresseront procès-verbal de toutes les infractions à la présente loi ; ces procès-verbaux, affirmés sous serment le plus tôt possible et, au plus tard, pendant le deuxième jour après celui de leur clôture, feront foi jusqu'à preuve contraire.

§ 2. — L'affirmation sous serment des procès-verbaux rédigés en Belgique sera faite devant le juge de paix ou le chef de l'administration communale du lieu où l'infraction aura été constatée.

§ 3. — L'affirmation sous serment n'est pas requise lorsque le procès-verbal est rédigé par un consul, dans un port où il n'existe pas d'autorité belge pouvant recevoir le serment.

ARTICLE 21.

La présente loi ne s'applique pas aux navires de l'Etat.

517. — Commentaire. — Voy. no 56.

ARTICLE 22.

Les bâtiments de pêche doivent être munis d'une déclaration du propriétaire, certifiée exacte par l'administration communale, conforme à la formule qui sera déterminée par arrêté royal.

518. — Commentaire. — Voy. n° 54.

ARTICLE 23.

La loi du 20 janvier 1873 est abrogée.

L'art. 6 de la présente loi est rendu applicable aux lettres de mer délivrées à l'époque de sa mise en vigueur.

519. — Commentaire. — Les art. 20 à 23 sont textuellement conformes à ceux de la loi antérieure.

APPENDICE II

Formules de Saisie conservatoire en usage à Anvers

520. — Requête et ordonnance aux fins de saisie conservatoire et de mise à la chaîne.

1. — REQUÊTE.

A Monsieur le Président du Tribunal de Commerce d'Anvers,

Vous expose avec respect *(nom, prénoms, profession et domicile de l'exposant).*

Que le navire *(nom)* se trouvait amarré et immobile à *(indiquer l'emplacement),* lorsque le ..., vers *(heure)* il fut abordé par ... et reçut de graves avaries;

Que cette collision est due aux fautes et fausses manœuvres du navire abordeur qui doit indemniser l'exposant du préjudice qu'il subit de ce chef;

Que le capitaine ... commandant le navire abordeur est étranger et ne possède pas de biens en Belgique;

Qu'il importe que l'exposant puisse prendre les mesures conservatoires nécessaires pour la sauvegarde de ses droits;

A ces causes,

L'exposant vous prie, Monsieur le Président, de bien vouloir lui permettre de saisir conservatoirement et mettre à la chaîne le navire

abordeur et ce pour sûreté et à concurrence de la somme de ... en principal, intérêts et frais.

Dire votre ordonnance exécutoire avant l'enregistrement.

Le ...

Et vous ferez justice.

(Signature du représentant de la partie.)

2. — ORDONNANCE.

Permis de saisir conservatoirement comme il est demandé ci-dessus jusqu'à concurrence de ... *(principal, intérêts et frais)*, moyennant par l'exposant de fournir dans les 24 heures de la saisie une caution de fr. ... Disons que la présente autorisation de saisir cessera de plein droit ses effets aussitôt que le capitaine *(saisi)* aura donné une caution pour la prédite somme de ... Soit la présente ordonnance exécutoire avant enregistrement.

(Date.) *Le Président,*

521. — Mise à la chaîne par le Commissaire maritime.

Port d

PRO JUSTITIA.

L'an 1900 le du mois d

Nous, Commissaire maritime du port d ;

Vu l'exploit de l'huissier fait à la requête de à par lequel il requiert de mettre à la chaîne le navire , capitaine aux fins d'obtenir paiement de la somme d

Vu l'autorisation donnée par Monsieur le Président du Tribunal de Commerce de cette ville en date du

Vu l'art. 41 de l'arrêté royal du 8 mars 1843.

Avons signifié au dit capitaine que nous nous opposons au départ de son navire, et pour qu'il n'en ignore, nous lui avons laissé le double du présent procès-verbal.

Dont acte dressé à date que dessus, coût francs qui nous ont été payés par l'huissier susdit.

Le Commissaire maritime,

TABLE ANALYTIQUE DES MATIÈRES

N. B. — La lettre I suivant un chiffre renvoie à l'Introduction. Les chiffres en italiques après un chiffre en romain renvoient au paragraphe de ce chiffre.

Conflit des lois.

Construction des navires.

Copropriété des navires.

Cours d'eau.

Embarcation, 3.

Enregistrement des navires.

Inscription des hypothèques.

Lettres de mer, 29. 30.

Lien.

Marine.

Mer.

Mortgages.

Nantissement.

Navigabilité.

Navigation de plaisance, 66, 133.

Navigation intérieure.

Navigation maritime.

Navire, 1, 2*bis*.

Pêche.

Pilotage, 144.

Port.

Prêt à la grosse et **Privilège**.

Privilèges anglais.

Privilège d'assistance maritime.

Privilèges de droit civil.

Privilège des loyers des gens de mer.

Privilège du vendeur.

Privilèges maritimes.

Privilège pour la mise en état du navire.

Privilèges spéciaux, 205 et s.

TABLE DES PAYS

DONT LA LÉGISLATION EST COMMENTÉE

Angleterre.

Autriche-Hongrie.

Bas-Canada.

France.

Grèce.

Hollande.

Italie.

Japon.

Mexique.

Paraguay.

Pays scandinaves.

Danemark.

Norvège.

Suède.

Pérou.

Portugal.

Russie.

République argentine.

Roumanie.

Turquie

Uruguay.

TABLE DES ARTICLES COMMENTÉS

[Les chiffres à droite renvoient aux pages.]

Code de procédure civile 1806.

Code de commerce de 1808.

Loi du 15 décembre 1872.

Loi du 21 août 1879 remplaçant le Code de 1808.

Loi du 20 septembre 1903 sur les Lettres de mer.

BIBLIOGRAPHIE DES AUTEURS

CITÉS ET CONSULTÉS

ANONYME. — Placcaerten van Vlaenderen. Antwerpen, Aertssens, 1662.

ABBOTT. — Law of merchant ships and seamen. Thertemth and fourtemth edition.

Actes du Congrès international de droit commercial d'Anvers, 1895.

Actes du Congrès international de droit commercial de Bruxelles, 1889.

ALAUZET. — Commentaire du Code de commerce, 1868.

ALTMEYER. — Des causes de la décadence du Comptoir hanséatique de Bruges et de sa translation à Anvers. — Trésor national, 1842.

Anciennes coutumes de la Belgique. — Publication du gouvernement.

ANONYME. — Etude des droits maritimes existant en Belgique et dans les pays limitrophes, 1892.

ANONYME. — Mémoires sur le commerce des Pays-Bas autrichiens, 1787.

ANONYME. — Nederlansche visschers almanak voor de Noord Zee, 1900.

ANONYME. — Notice sur le port d'Anvers, 1898.

ANONYME. — Nouveau commentaire sur l'Edit perpétuel de 1611.

ANONYME. — Tarif-règlement pour la perception des droits de quai et de bassin à Ostende, 1898.

ASPINALL. — Maritime law cases.

AUTRAN. — Code international de l'abordage, de l'assistance, etc.

AUTRAN. — De la compétence en matière d'actions d'abordage. — *R. I. D. M.*, t. XIX, p. 130.

AUTRAN. — Revue de droit international maritime, 1885 à 1903.

BACHINE. — Du système d'immatricule des bâtiments de mer et autres navires. — *Rev. de législ. et de jur.* Paris, 1847.

BOULLENOIS. — Traité de la personnalité et de la réalité des statuts.

BAR (VON). — Theorie und Praxis des internationalen Privatrechts.

BAUDOUIN. — De la construction de navires à forfait et de la nature juridique de ce contrat. — *Rev. int. de dr. marit.*, t. VI.

BAUSS. — L'hypothèque en matière maritime et en navigation intérieure. — *Bulletin de l'Assoc. pour l'unif. du droit marit.*, p. 19, 1903.

BEAUCHET. — Histoire du droit privé de la République athénienne, 1897.

BEAUCHET. — Lois maritimes scandinaves, 1895.

BÉDARRIDE. — Commentaire de la loi de 1874.

BÉDARRIDE. — Droit commercial. — Commentaire du Code de commerce. — Livre deuxième : Du commerce maritime, 1885.

BELTJENS. — Encyclopédie du droit commercial belge.
BERTIN. — Ordonnances sur requête, 1874.
BLUNTSCHLI. — Das moderne Volkerrecht.
BLUNTSCHLI. — Théorie générale de l'Etat. — Trad. fr. de 1877.
BLUNTSCHLI. — Le droit international codifié. — Trad. de 1874.
BOHL. — Code de commerce italien, 1884.
BOISTEL. — Précis du droit commercial, 1884.
BONCENNE et BOURBEAU. — Théorie de la procédure civile.
BOUCHON. -- Des saisies conservatoires.
BOULAY-PATY. — Cours de droit commercial maritime, 1838.
BORT. — Tractaat von Arresten.
BÖYENS et LEWIS. — Das deutsche Seerecht.
BRITZ.—Code de l'ancien droit belgique, 1847.
BURGUNDUS. — Ad consuetudines Flandriæ.
BYNKERSHOEK. — Quœstiones juris privati.
CATTIER. — Droit et administration de l'Etat indépendant du Congo, 1898.
CAUCHY. — Le droit maritime international, 1862.
CHALMERS and DOUGLAS OWEN.—Digest of the law relating to marine insurance. London, seconde édition, 1903.
CHAMPENOIS. — Les armements maritimes.
CHAMPEAUX. — Essai sur la vestitura ou saisine, 1899.
CHAUVEAU et CARRÉ. — Lois de la procédure civile, 1846.
CHAUVEAU et DUTRUC. — Supplément alphabétique et analytique aux lois de la procédure civile et commerciale, 1880.
CHOLET. — L'abordage international.
CICÉRON. — Opera Omnia.
CORBIAU. — Des moyens par lesquels les sociétés peuvent arriver à la création et à la représentation collective d'obligations hypothécaires. — *Revue pratique des sociétés*, 1899, p. 68.
CAU (Cornelis). — Groot Placaet Boek vervattende de Placaten, Ordonnantien en de Edicten van de Hoogh mogende Heeren Staten generael der Vereenighde Nederlanden, 1705.
COSACK.— Lehrbuch des Handelsrechts, 1898.
CRESP et LAURIN. — Cours de droit maritime, 1876-85.
DALLOZ. — Répertoire de législation, de doctrine et de jurisprudence, v° *Droit maritime.*
DALLOZ. — Supplément au répertoire de législation, de doctrine et de jurisprudence, v° *Droit maritime.*
DAVID. — La pêche maritime au point de vue international, 1897.
DE BELLEYME. — Ordonnances sur requête et sur référés, 1855.
DE BÉVOTTE. — De la règle *locus regit actum* et du conflit des lois relatif à la forme des actes en droit maritime, Paris, 1895.
DE BUSSCHERE. — Codes de traités intéressant la Belgique, 1896.
DE COURCY. — Questions de droit maritime, 1877.
DE COURCY. — Réforme internationale du droit maritime.
DE CUGIS. — De la protection des obligataires dans les sociétés anglaises par actions. *Bulletin de la soc. de législ. comp.*, 1901.
DEFACQZ. — Ancien droit belgique, 1846-1873.
DEHEM. — Etude sur le matériel de la navigation intérieure circulant en Belgique, *Annales des travaux publics*, 1901.
DE GENTILE. — De l'hypothèque maritime.
DEMANGEAT. — De la loi à appliquer dans le règlement de l'indemnité de sauvetage, *J. D. I. P.*, 1885.
DEMOLOMBE. — Traité des successions.

De Paepe. — Etudes sur la compétence à l'égard des étrangers, 1900.
De Récy. — Traité du domaine public, 1893.
De Ryckere. — Le régime légal de la pêche maritime dans la mer du Nord. 1901.
Despagnet. — Précis de droit international privé.
De Valroger. — Droit maritime, 1883.
Devos et Van Meenen. — Commentaire des lois sur les sociétés civiles et commerciales, 1897.
Desjardins. — Traité de droit commercial maritime, 1878.
Ducrocq.— Cours de droit administratif, 1868.
Dufourny. — *Annales des travaux publics*, 1902.
Dufourny. — *Guide du batelier,* 1893.
Duranton.— Cours de droit civil suivant le Code français, 1841.
Dussaud. — De la propriété des navires, 1877.
Duvergier. — De l'effet rétroactif des lois, 1845.
Engelhardt. — Du régime conventionnel des fleuves internationaux.
Ehrenberg. — Beschränkte Haftung Schuldners nach See und Handelsrecht, 1880.
Esmein. — Des contrats anglais, etc., *N. R. H.*, 1893, p. 565.
Esmein. — Etude sur les contrats dans le très ancien droit français.
Falloise. — Traité des ouvertures de crédit.
Fiore. — La nave commerciale nei sui rapporti col diritto internazionale Lecce, 1882.
Foelix et Demangeat. — Traité du droit international privé, 1896.
Franck. — L'hypothèque maritime, *R. I. D. M.*, 1895, p. 268.
Fromageot. — Code maritime britannique, 1896.
Garsonnet. — Traité théorique et pratique de procédure.
Geny. — Méthode d'interprétation en droit privé positif, 1899.
Gilliodts van Severen. — Bruges port de mer. *Annales de la Société d'Emulation*, 1894.
Gilliodts van Severen. —Coutumes des pays et comté de Flandre.
Giron. — Le droit administratif de la Belgique, 1885.
Glasson et Colmet Daage. — Précis de procédure civile, 1902.
Gonse. — De l'hypothèque maritime, *Rev. critique de législation*, mars 1873.
Guillaume. — Code des relations conventionnelles entre la Belgique et les Pays-Bas, 1894.
Guillaume. — Code des relations conventionnelles entre la Belgique et la France, 1897.
Haus. — Du droit privé des étrangers en Belgique, 1874.
Haus. — Principes généraux du droit pénal belge. 1874.
Hansische Geschichtsblätter, *Passim.*
Hautefeuille. — Code de la pêche maritime.
Hautefeuille. — Questions de droit maritime international, 1868.
Heffter Geffcken. — Le droit international de l'Europe, 1883.
Hennebicq (Léon).— Étude sur le crédit réel maritime, 1900.
Hoogendyck.— De grootvisscherij op de Noordzee, 1883.
Höst.— Note concernant la pêche sur les côtes d'Islande (*Bull. lég. comp.*), 1902.
Houpin. — Traité général théorique et pratique des sociétés civiles et commerciales, 1899.
John Todd and W.-B. Whall.— Practical Seamanship for use in the Merchant Service, 5e édition.
Joordens.— Wetten en Besluiten betreffende de Zeevisscherijen, 1901.
Knitschky. — Die Seegesetzgebung des Deutschen Reiches, 1894.
Labye. — Législation des travaux publics.

Laffitte. — Étude sur la navigation intérieure en Allemagne.
Lawrence. — Commentaire sur le droit international de Wheaton.
Lambert. — Études de droit commun législatif, 1903.
Laurent. — Droit civil international, 1880.
Lehr. — Code de commerce portugais, 1889.
Lehr. — Droit civil russe.
Lehr. — Éléments de droit civil anglais, 1885.
Leo. — Deutsches Seehandelsrecht, 1902.
Levillain. — Caractères juridiques des conventions passées en vue de la construction des navires, *Rev. gén. du Droit*, I, p. 586, etc.
Levillain. — De la vente de navires nationaux à des étrangers, J. D. I. P., 1896.
Lévy Alvarès. — De la protection des obligations en droit belge. *Bulletin de la Soc. de législ. comparée*, 1901, p. 288.
Locré. — Esprit du Code de commerce.
Lycops. — Codes congolais, 1900.
Lyon-Caen. — Droits des porteurs d'obligations en Allemagne. *Bulletin de la Soc. de législ. comp.*, 1875 et 1901.
Lyon-Caen. — Études sur le droit international privé maritime. J. D. I. P., 1877 et 1882.
Lyon-Caen et Renault. — Traité de droit commercial, tomes V et VI, 1901-1903.
Mahieu. — Manuel des huissiers, 1878.
Makower et Löwe. — Gesetze betreffend die privatrechtlichen Verhältnisse der Binnenschiffahst.
Mallet. — L'hypothèque maritime.
Marks. — Lloyds Calendar, 1903.
Maton. — Principes de droit fiscal, 1891.
Merlin. — Répertoire universel et raisonné de jurisprudence, 1825.
Mittelstein. — Deutsches Schiffspfandrecht, 1889.
Morel. — Commentaire de la loi de 1874.
Musnier. — Les régimes de protection et d'encouragement accordés à la marine marchande.
Namur. — Le code de commerce belge, 1884.
Morand. — Des conflits de lois en matière d'hypothèque maritime. Paris, 1895.
Nyssens et de Baets. — Commentaire législatif du Code de commerce belge, 1888.
Olsen. — The fisher man's nautical almanack.
Orban. — Droit fluvial international, 1896.
Orban. — Manuel de législation douanière belge, 1902.
Ortolan. — Diplomatie de la mer.
Paasch. — De la quille à la pomme de mât, 1894.
Pappafava. — De la mer territoriale et de la soumission des navires étrangers à la juridiction locale.
Pardessus. — Collection des lois maritimes.
Pardessus. — Us et coutumes de la mer.
Paumier. — Introduction au droit comparé.
Perels et Arendt. — Manuel de droit maritime international, 1884.
Phillimore. — Commentaries upon international law.
Philogaites. — Les lois de la Grèce.
Picard, Edmond. — Le Droit pur, 1899.
Picard. — *Pandectes Belges*. Inventaire général du droit belge à la fin du XIXe siècle.
Piérantoni. — Le traité de Berlin, 1901.
Pierrard. — Cours d'armements maritimes, 1897.
Plocque. — De la mer et de la navigation maritime.
Pols. — Les rôles d'Oléron et leurs additions. *N. R. hist. d. Dr. fr.*, 1885, p. 454.

PORTER MORSE. — Des navires étrangers dans les ports nationaux. *Journal de dr. int. privé*, 1891.

PROST. — L'ordonnance des maïours à Metz. N. R. H. D. F., II, p. 227.

PRUDHOMME. — Code de commerce espagnol, 1891.

PRUDHOMME. — Code italien pour la marine marchande, 1896.

PROUDHON. — Traité du domaine public

RICARD (J.-P.). — Le négoce d'Amsterdam.

RIVIER. — Principes du droit des gens, 1896.

RODIÈRE. — Traité de compétence et de procédure en matière civile, 1878.

ROLIN (Albéric). — Principes de droit international privé.

ROLIN. — L'abordage.

ROSSIGNOL. — Le canal de Suez, 1898.

ROUSSEAU et LAISNEY. — Dictionnaire de procédure civile.

RUBEN DE COUDER. — Dictionnaire de droit commercial, industriel et maritime, 1877.

RYCX. — Législation anglaise sur les sociétés anonymes.

SCHAPS. — Das Flaggenrecht des Kauffahrteischiffen nach dem Reichtsgesetz vom 22. Juni 1899. *Archiv für öffentliches Recht*, Bd. XIV, p. 537.

SERESIA. — Du droit de police des conseils communaux, 1879.

SIREY. — Recueil général des lois et des arrêts.

SIR TRAVERS TWISS. — Black book of the admiralty.

SIR TRAVERS TWISS. — Law of nations.

SOUTENDYK. — De Hypothekaire en Kadastrale Boekhouding in Nederland.

STOCQUART. — Du privilège accordé par la loi anglaise au prêteur à la grosse envisagé au point de vue du droit international privé. — *Belgique judiciaire*, 1888, p. 257.

STORY. — Conflict of laws.

STRABON. — Les géographiques.

STYPMANNUS. — Ad jus maritimum.

SURVILLE et ARTHUIS. — Cours élémentaire de droit international privé, 1895.

SYMPHER. — Die Wasserstrassen.

TCHERNOV. — Code de commerce russe, 1898.

TESTA. — Le droit public international maritime, trad. Boutiron, 1886.

TRAVER TWISS. — Droit des gens en temps de paix.

TRAVER TWISS. — On the maly making of the crown : Le Parlement belge. — *Law Magazine*, CCXXXII. — *Rev. dr. int. et lég. comp.*, 1880, pp. 235 et s.

TRIPELS. — Les Codes néerlandais, 1886.

IMBART LA TOUR. — La mer territoriale, 1889.

TROGNEUX. — Les transports par mer, 1889.

TURREL. — Code de commerce italien, 1892.

VANDEN BUSSCHE. — Relations entre les Flamands et les Portugais, 1874.

VANDER KESSEL. — Theses selectæ ad jus hollandicum.

VANDE PUTTE. — La pêche du hareng. — *Annales de la Société d'Emulation*, 2e série, t. III.

VAN EIK. — Aperçu de la législation néerlandaise sur la nationalité des navires. — *Rev. dr. int. et législ. comp.*, 1870, p 73.

VALIN. – Commentaire sur l'ordonnance de la marine du mois d'août 1681, Paris, 1829.

VATTEL. — Le droit des gens ou principes de la loi naturelle, etc., 1820.

VAVASSEUR. — Traité des sociétés civiles et commerciales, 1883.

VIDAL-NAQUET. — De la saisie et de la vente des navires. — *R I. D M.*, t. II, p. 743.

VOET. — Ad Pandectas.

WAHL. — Droits communs des porteurs d'obligations en France. — *Bulletin de la Soc. de législ. comparé*, 1901, p. 301.

WAHL. — Des emprunts contractés par les sociétés au moyen d'une émission de titres hypothécaires et négociables. — *Journal des sociétés*, 1898.

WARNKOENIG. — La ville de Damme au moyen-âge. — *Messager des sciences et des arts*, t. III, p. 457.

WAUTRAIN-CAVAGNARI. — Dell' efficacia del diritto di pegno o d'ipoteca sulla nave secundo il diritto internazionale, Gênes, 1882.

WEISS. — Pandectes françaises.

WEISS — Traité théorique et pratique de droit international privé, 1892.

WHARTON. — Des eaux territoriales et de la zone maritime. — *Journal de dr. int. privé*, 1886, p. 72.

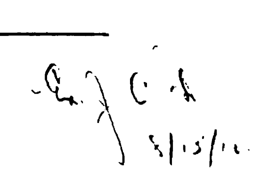
WHEATON. — Eléments du droit international, 1874.

WODON. — Traité théorique et pratique de la possession et des actions possessoires, 1877.

TABLE DES MATIÈRES

PREMIÈRE PARTIE. — DU NAVIRE ET DE LA NAVIGATION.

DEUXIÈME PARTIE. — DE LA PROPRIÉTÉ DES NAVIRES.



ERRATA ET ADDENDA

Page XII, note, au lieu de Inirod, lire introd.

Page XIV, note, au lieu de Tunel, lire Turrel.

Page XXV, note, au lieu de Placcaert-Boek van Vladeren, lire Placcaert Boek van Vlanderen.

Page LIV, ligne 26, au lieu de colonnes de soutien (fig. 2), lire colonnes de soutien (fig. 1).

Page LIX, au lieu de nº 49, lire nº 55.

Page 11, au nº 10, ajouter : *Aux Pays-Bas* la loi de 1869 sur les lettres de mer ne reconnait le caractère de bâtiments de mer qu'à ceux qui naviguent régulièrement en mer. Cette lettre n'est pas accordée à ceux qui ne naviguent qu'exceptionnellement dans des zones maritimes.

Page 55, note 1, lire 116*bis* au lieu de 16*bis*.

Au nº 76, ajouter ce qui suit : Le gouvernement belge, au cours de l'impression de ce volume, a reconnu cette nécessité et déposé, le 5 février 1903, un projet de loi qui a été voté au cours de l'été pour faciliter la délivrance des lettres de mer aux navires coloniaux. On trouvera cette loi en appendice, nos 497 et suivants.

A la page 117, au lieu de lire nº *117 bis*, lire nº *117 ter*.

Au nº 120, ajouter comme bibliographie, l'étude de M. Nys, *Les fleuves traversant plusieurs territoires. L'Escaut en droit des gens*, parue dans la *Revue de Droit international*, au cours de l'impression de ce volume et reproduite par le *Journal des Tribunaux*, nos 1860 et suivants, année 1903, ainsi qu'un important livre sur le même objet dû à M. le baron Guillaume.

Au nº 140, lire Talien-Wa*n* au lieu de Talien-Wa*u*.

Page 249, note 2, au lieu de privilèges de droit civils, lire privilèges de droit civil.

Page 250, au lieu de nº *111*, lire nº *211*.

Page 265, au lieu de lire nº *229*, lire 229*bis* et au lieu de lire nº *229 bis*, lire *229 ter*.

Page 278, au lieu de lire Privilège nº 120, lire Privilège nº 12°.

Page 286, au lieu de lire Preuves, art. 510, lire Preuves, art. 5, nº 10.

Page 312, en note, lire Esmein au lieu de Esmin.

Page 337, note 3, ligne 5, lire *é*mission de titres au lieu de mission de titres.

A la page 350, la note 2, au lieu de figurer à l'avant-dernière ligne du nº 352, doit figurer à la fin du nº 351 ; la note 2 y devient note 3, la note 3, note 4, et la note 4, note 5.

A la page 359, au lieu de nº *362*, lire nº 362 *bis*.

A la page 369, au lieu de § 9, lire à la note 3, « Chapitre IV ».

Au nº 506, le premier alinéa figure par erreur et doit être placé en tête du nº 504.



